TYGODNIK • 2.05.1976 CENA 3 ZŁ

18
1295

SKRZYDLATA POLSKA



Z LOTU



PRZEDSTAWICIELE LOTNICTWA W STOŁECZNYM KOMITECIE OBCHODÓW ŚWIĘTA 1 MAJA

W skład Stołecznego Komitetu Obchodów Święta 1 Maja weszli m.in. przedstawiciele lotnictwa i przemysłu lotniczego: **Marian Hajduk** — mechanik pokładowy PLL LOT, **Jerzy Koroś** — ślusarz z WSK „PZL" Okęcie i **Jerzy Sobiś** — szlifierz z WSK II „PZL", sekretarz POP PZPR.

120 SAMOLOTÓW ROLNICZYCH NAD ŁĄKAMI PGR

W Państwowych Gospodarstwach Rolnych wykorzystano w tym roku na wiosnę ponad 120 samolotów rolniczych ZUA przy rozsiewaniu nawozów na łąki i pastwiska.

PIERWSZY „JANTAR-2" W LESZNIE

13 kwietnia br. pojawił się w Centrum Wyszkolenia Lotniczego APRL w Lesznie Wlkp. wysokowyczynowy szybowiec „Jantar-2", rodem z Zakładów Szybowcowych „PZL" w Bielsku-Białej. Jest to jeden z dwóch egzemplarzy szybowców, na których startować będą polscy reprezentanci w klasie otwartej na tegorocznych szybowcowych mistrzostwach świata w Finlandii. Drugi „Jantar-2" spodziewany jest w Lesznie w końcu kwietnia.

DODATKOWE POŁĄCZENIA LOTNICZE DO POZNANIA NA OKRES MTP

W okresie Międzynarodowych Targów Poznańskich (4—18 czerwca) PLL LOT uruchamiają dodatkowe połączenia lotnicze na trasie Warszawa—Poznań—Warszawa. Każdego dnia będzie 12 rejsów. Również dodatkowe loty odbędą się na trasie z Poznania do Krakowa i Rzeszowa.

POSIEDZENIE RADY NAUKOWEJ WIML

W Wojskowym Instytucie Medycyny Lotniczej w Warszawie odbyło się posiedzenie Rady Naukowej, w którym udział wzięli m.in.: wiceminister komunikacji gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, zastępca dowódcy Wojsk Lotniczych d/s politycznych płk mgr **Edward Łukasik** oraz wybitni przedstawiciele nauki polskiej.

W toku posiedzenia dokonano m.in. bilansu minionego roku, otwarto zaoczne studium doktoranckie oraz wręczono dyplomy doktorskie lekarzom, którzy w 1975 r. otrzymali w Instytucie stopień doktora nauk medycznych.

POCZTA BALONOWA W KATOWICACH

Klub Seniorów Lotnictwa Aeroklubu Śląskiego wraz z Klubem „Ikar" Polskiego Związku Filatelistów organizuje przesyłkę listów i kartek pocztowych pocztą balonową. Będzie to duża atrakcja dla szerokich rzesz zbieraczy znaczków i kart pocztowych.

Lot balonu „Katowice" odbędzie się 6 czerwca br., w ramach święta „Trybuny Robotniczej". Poczta balonowa przyjmować będzie listy i kartki zaopatrzone specjalną nalepką i opatrzone znaczkami pocztowymi wg obowiązującej taryfy.

Do nabycia będzie ok. 20 tys. nalepek poczty balonowej po 3 zł za sztukę, a ponadto wydane zostaną okolicznościowe koperty po 2 zł za sztukę. Nalepki i karty rozprowadza Aeroklub Śl. (Klub Seniorów Lotnictwa), 40-048 Katowice, ul. Rymera 6/7. Chętni powinni skierować pisemne zamówienie na ten adres do 10 maja br. Przesyłki przeznaczone do przewozu balonową pocztą powinny być przesłane listami poleconymi do 20 maja br., pod adresem Urzędu Pocztowo-Telekomunikacyjnego, 40-001 Katowice.

POWSTAŁ ŁÓDZKI ODDZIAŁ PTA

19 marca br. odbyło się zebranie założycielskie Oddziału Łódzkiego Polskiego Towarzystwa Astronautycznego. Prezesem Zarządu Oddziału został doc. dr **Andrzej Górbiel**, wiceprezesami — doc. dr hab. med. **Kazimierz Bojanowicz** i doc. dr hab. **Jan Wereszczyński**. W Łodzi znajduje się również siedziba Komisji Prawa Kosmicznego przy Zarządzie Głównym PTA, której przewodniczącym jest doc. dr **Andrzej Górbiel**, a sekretarzem mgr **Mariola Nowak**.

W SKRÓCIE

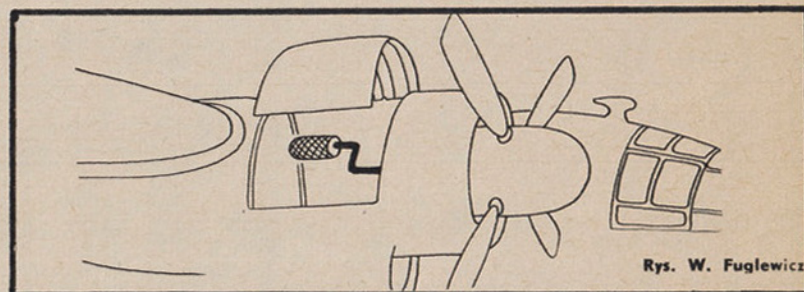
- **Zespół** Szkoły Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie zdobył mistrzostwo szkół chorążych WP w piłce ręcznej.
- **Zdjęcia** lotnicze pomogły naszym archeologom w dokonaniu kilku interesujących odkryć, m.in. znaleziono na naszych ziemiach ślady nie znanych dotąd osad i grodzisk.
- **W łódzkiej** Wytwórni Filmów Oświatowych powstaje film o Kazimierzu Siemienowiczu.
- **Państwowe** Gospodarstwo Rolne Bezledy, w województwie olsztyńskim, gospodarując na ok. 9 tys. ha, rozpoczyna budowę lotniska dla samolotów obsługi agrolotniczej.
- **Cztery** polskie statki szkolno-towarowe wyższych szkół morskich oraz statek badawczy „Profesor Siedlecki" wyposażone są w urządzenia nawigacji satelitarnej.
- **Lektorzy** Wojsk Lotniczych uczestniczyli w 1975 r. w prawie 7 tys. spotkań w jednostkach wojskowych, zakładach pracy, instytucjach i szkołach, wygłaszając różnorodne odczyty, referaty i prelekcje dla ponad 385 tys. osób.

WYDAWNICTWA

WACŁAW KRÓL — **„302 na start"**. Wydawnictwo MON — 1976. Seria „Żółtego tygrysa" (4/76). Z działań bojowych 302 dywizjonu myśliwskiego w czasie Bitwy o Anglię. Str. 126, cena 7 zł., nakład 240 000 + 350 egz.

ZMARŁ

16 kwietnia 1976 r., w wieku 53 lat, **PRZEMYSŁAW PIĄTKOWSKI**, instruktor spadochronowy Aeroklubu Pomorskiego w Toruniu, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, wieloletni Mistrz Sportu, odznaczony Srebrnym Krzyżem Zasługi.



Rys. W. Fuglewicz

NA HORYZONCIE

ZWIĄZEK LOTNIKÓW CYWILNYCH

Godłem Związku Zawodowego Transportowców i Drogowców PRL jest koło kierownicy samochodowej, oskardy, skrzydła żurawia i pierwsze litery nazwy Związku (ZZTD), wkomponowane w wieniec laurowy. Znak ten wyraża, że Związek zrzesza na zasadach dobrowolności i warunkach określonych statutem wszystkich pracowników zatrudnionych w transporcie samochodowym i lotniczym, drogownictwie, kamieniołomach i ich zapleczu technicznym, podległych organizacyjnie Ministerstwu Komunikacji. Należą więc do niego pracownicy lotnictwa tych instytucji i zakładów, które podlegają Centralnemu Zarządowi Lotnictwa Cywilnego (PLL LOT, ZRLiLK, PUL) oraz Zarządowi Głównemu Aeroklubu PRL (aerokluby regionalne, centralne ośrodki lotnictwa sportowego i LZN-y).

Co roku w ostatnią niedzielę kwietnia obchodzony jest Dzień Transportowca i Drogowca, który zbiega się z obchodami Święta 1 Maja. Dzień ten w roku bieżącym zaakcentowany został szczególnie, ponieważ mija 70-lecie Związku Transportowców i Drogowców.

Mało kto wie, że pierwsze organizacje zawodowe pracowników transportu powstały na początku XX wieku. W latach 1906—1907 zarejestrowano w Warszawie pierwsze związki zawodowe transportu i drogownictwa. Mimo stosowanych przez zaborców represji w postaci ograniczeń i zakazów działalności związkowej oraz aresztowań związkowców i ich przywódców, podejmowane były w tamtych latach próby założenia związku kierowców samochodowych. W roku 1916 powstał Związek Pracowników Samochodowych, obejmujący początkowo swoim zasięgiem Warszawę, a następnie całe Królestwo Polskie. Równolegle powstały również inne lokalne związki zawodowe, m. in. także związek pracowników lotnictwa.

Tworzeniem zwartych grup zawodowych i związków klasowych, walką o prawa i przywileje wobec prześladowań zaborców, a potem rodzimej reakcji sanacyjnej, kierowali wybitni przedstawiciele klasy robotniczej i lewicowych ugrupowań politycznych. W roku 1925 uchwałą III Kongresu Związków Zawodowych utworzono Związek Zawodowy Transportowców, zalegalizowany ostatecznie w 1928 r. Jest to data powstania klasowego związku zawodowego pracowników transportu samochodowego i lotnictwa.

Rewolucyjna zmiana podstaw polityczno-ustrojowych dokonana w pierwszym okresie władzy ludowej, działalność partii, kierunek i tempo odbudowy i rozwoju gospodarki narodowej oraz zmiany świadomości politycznej narodu, stworzyły nowe warunki dla działalności ruchu zawodowego w Polsce Ludowej. W owym czasie, w ramach resortu transportu drogowego i lotniczego, działały dwa branżowe związki transportowców i drogowców. W 1951 r. powstał wspólny związek pod nazwą Związek Zawodowy Pracowników Transportu Drogowego i Lotniczego. Na IV Zjeździe Delegatów ZZPTDiL dokonano zmiany nazwy związku na Związek Zawodowy Transportowców i Drogowców.

Związek zrzesza obecnie ponad 340 tys. członków. W tej ogólnej liczbie członków — jest około 54 tys. kobiet, ponad 100 tys. młodzieży oraz ponad 240 tys. robotników. Lotnicy cywilni nie stanowią, rzecz jasna, najliczniejszego środowiska w Związku, są jednak grupą liczącą się, aktywną, mającą w swych dokonaniach bogaty dorobek. Odbiciem tego jest m. in. wzrost aktywności społecznej i zawodowej członków Związku w lotnictwie cywilnym. Na przykład, udział lotnictwa cywilnego w przewozach pasażerskich resortu komunikacji charakteryzuje się następującymi wskaźnikami: pasażerskie przewozy lotnicze w ruchu międzynarodowym stanowią 17,9 proc. ogółu tych przewozów i przynoszą 57 proc. ogólnych wpływów dewizowych; w krajowym ruchu pasażerskim PLL LOT przewożą 1/10 liczby osób podróżujących pociągami pospiesznymi na odległości powyżej 300 km.

W marcu br. Związek powołał komisję koordynacyjną w lotnictwie sportowym, w skład której wchodzą przewodniczący rad zakładowych i delegaci związkowi aeroklubów regionalnych. Ma ona na celu koordynację wysiłków zmierzających do poprawy warunków pracy i spraw socjalno-bytowych w Aeroklubie PRL.

Bliska i serdeczna jest współpraca Związku z pokrewnymi związkami zawodowymi krajów socjalistycznych, a zwłaszcza z ZSRR, m. in. z radzieckim związkiem pracowników lotnictwa cywilnego. Wiele uwagi poświęca Związek doskonaleniu form udziału przedstawicieli ZZTiD w pracach Międzynarodowej Federacji Stowarzyszeń Pilotów Lotnictwa Komunikacyjnego.

Dorobek Związku Transportowców i Drogowców jest bogaty. Wspomnieliśmy tu zaledwie o kilku tych sprawach. Działalność Związku w lotnictwie cywilnym, aktywna i owocna, przyczyniła się skutecznie do pomyślnego rozwoju polskich skrzydeł.

Ikarus

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ROZMOWA Z DOWÓDCĄ WOJSK OBRONY POWIETRZNEJ KRAJU gen. dyw. pil. ROMANEM PASZKOWSKIM
- SYLWETKA LOTNIKA: JERZY NIECIENGIEWICZ
- WKŁAD POLSKIEGO LOTNICTWA W ZWYCIĘSTWO
- O NAZIEMNYCH GONITWACH — KORESPONDENCJA Z FINLANDII
- WKŁADKA: „SKRZYDŁA WROCŁAWIA"

NASZA OKŁADKA:

Pierwszomajowe święto — witamy radośnie wraz z pełnym wigoru Zespołem Estradowym Wojsk Lotniczych „Eskadra".

Zdjęcie: Piotr Słoma

ROZMAWIAMY z mgr. inż. Andrzejem Woszczykiem

ZIELONE ŚWIATŁO DLA DŹWIGÓW LATAJĄCYCH

Aż się nie chce wierzyć, że tak mały zespół śmigłowcowo-montażowy, po prostu 24-osobowa garstka ludzi dobrej roboty, w ciągu zaledwie piętnastomiesięcznej działalności wykonała 52 znaczące dla kraju usługi śmigłowcowe, przekroczyła zamierzone zadania planowe, a ponad to przyczyniła się do zaoszczędzenia gospodarce narodowej ponad 150 mln zł. Gdyby prace wykonywane były metodą tradycyjną, a nie przy użyciu śmigłowca, pieniędzy tych by już nie było. A tak przeznaczono je na inny cel, równie ważny.

Zapotrzebowanie na usługi śmigłowcowe jest duże. Mogą one przynieść ogromne korzyści gospodarce narodowej. Potrzebne są do tego śmigłowce, na które czekają lotnicy z „Instalu". Chcą sprostać rosnącemu zapotrzebowaniu na usługi z powietrza. Wierzymy, że decyzje w tej sprawie zapadną szybko i będą pozytywne.

O usługach śmigłowcowych rozmawiamy z mgr. inż. Andrzejem Woszczykiem — dyrektorem Przedsiębiorstwa Produkcji i Montażu, Urządzeń Instalacyjnych i Konstrukcji Budowlanych „Instal" w Nasielsku.

— Panie dyrektorze, po artykule opublikowanym w naszym tygodniku na temat działalności lotniczej „Instalu" wzrosło zainteresowanie usługami przy użyciu dźwigów latających...

— Cieszy nas to bardzo. W przeciwieństwie bowiem do innych tworzących się od podstaw przedsiębiorstw rozpoczęliśmy naszą działalność inaczej, po prostu bardziej nowocześnie i z myślą o przyszłości. Nasze zasadnicze zadania usługowe rozpoczęliśmy od — intensywnego szkolenia. Przede wszystkim cały nasz personel został starannie dobrany pod względem jego przydatności dla przedsiębiorstwa. Zatrudniliśmy osoby o najwyższych kwalifikacjach. Szkolenie specjalistyczne przeszli wszyscy w Związku Radzieckim, ponieważ u nas nie ma tego typu szkół lotniczych. Dopiero po wszechstronnym przygotowaniach przystąpiliśmy do pracy. Pionierskie poczynania „Instalu" nie zawsze oceniano życzliwie. Dużą pomoc w naszych przedsięwzięciach okazały nam Wojska Lotnicze.

— Najważniejsze, iż pokonano trudności, które opóźniały, a często wręcz hamowały rozpoczęcie usług...

— Tak. Było ich naprawdę wiele. Ale proszę nie sądzić, że wszystkie są już za nami.

— Po prostu, piętrzą się nowe...

— Właśnie. Głównie chodzi nam o nowe śmigłowce. Jestem jednak optymistą.

— Które, Pana zdaniem, usługi zasługują na omówienie?

— Wszystkie. Każda z wykonywanych przez nas usług jest oryginalna i raczej niepowtarzalna. Wymaga wysokich predyspozycji psychicznych, ogromnych umiejętności pilotażowych, w tym także organizacyjnych. Nie zawahałbym się stwierdzić, iż niejednokrotnie można ją przyrównać do próby w locie, wykonywanej przez pilota doświadczalnego.

— Proszę wymienić tylko niektóre z usług.

— W Łodzi, na przykład, na terenie Fabryki Aparatury Elektrycznej „Elta" założyliśmy duży komin. W tym przypadku chodziło o wyjątkową precyzję. Gdyby nie nasza pomoc, zakład musiałby rozbierać część fabryki, niszczyć ogrodzenie, budować drogi dojazdowe w celu sprowadzenia dźwigów. W tym przypadku koszty byłyby wielokrotnie większe niż wynagrodzenie za naszą pracę, nie licząc kosztów związanych z wstrzymaniem produkcji i wydłużeniem w czasie zamontowania komina. Wymienialiśmy także iskrowniki w kilku odlewniach, m.in. w Grudziądzu, Radomiu i Reszlu. W cukrowni Malczyce zakładaliśmy filtry próżniowe na wysokości 40 metrów (nowość w cukrownictwie światowym). Dzięki naszym usługom zakład w określonym terminie został przygotowany do kampanii cukrowniczej, a tym samym do czekających go zadań produkcyjnych. Dla cukrowni był to stosunkowo niski koszt usług śmigłowcowych w porównaniu do bardzo wysokich kar, jakie zapłaciłaby za zanieczyszczanie wody, gdyby nie założyła filtrów. Trudno jest natomiast przeliczyć na złotówki ile zyskało środowisko naturalne. Założyliśmy również 36 kominów wentylacyjnych w oddziale Huty Lenina w Bochni. Dzięki naszym usługom nie opóźniono produkcji co najmniej o trzy miesiące.

— Słyszałem o pięknym sukcesie przerzucenia nad kanałem trzech rurociągów o długości 42 m każdy i średnicy blisko pół metra...

— Czekaliśmy aż zamarznie woda w kanale, ponieważ pracę nad wodą uznaliśmy za niebezpieczną. Każdy z rurociągów o ciężarze 7 ton został precyzyjnie ustawiony na betonowych cokołach jeden obok drugiego. Stwierdzam bez przesady, że była to jedna z najtrudniejszych i pełnych napięcia prac jakie wykonaliśmy. Należało ustawić dokładnie jeden koniec rury, a po chwili drugi. Oceniam to zadanie jako robotę wprost zegarmistrzowską. Ze względu na duży ciężar rur, start odbywał się z małą ilością paliwa, stąd czas zawisu nad kanałem musiał być maksymalnie wykorzystany. Przeżywano chwile emocji, cichego bohaterstwa, silnej woli, precyzji. Gdy kończyło się paliwo, praca była wykonana. Obliczono, iż przerzucenie rur przez kanał metodą tradycyjną będzie kosztować 3,5 mln zł, tyle też przeznaczono na tę ważną dla miasta inwestycję. Nasza praca kosztowała tylko 720 tysięcy złotych. Krótko mówiąc, dzięki naszym usługom miasto zaoszczędziło 2 mln 780 tys. zł.

— O tym, że przedsiębiorstwo kierowane przez Pana przekroczyło plan za rok 1975, już pisaliśmy. Co Pan może nam powiedzieć o pierwszym kwartale 1976 r.?

— Pierwszy kwartał br. zakończyliśmy dużym sukcesem. Osiągnęliśmy już czteromiesięczne wyprzedzenie. Krótko mówiąc, z wykonaniem planu jesteśmy już w lipcu.

— Nasze gratulacje...

— Dziękuję. Muszę jednak wyjaśnić, iż śmigłowiec Mi-6 najlepiej pracuje przy niskich temperaturach. Dlatego też nasilenie naszych prac musi koncentrować się głównie w trzech porach roku z wyjątkiem lata. Okres letni przeznaczamy na urlopy, kursy szkoleniowe, naprawę sprzętu, sprawy organizacyjne. Gdy nadejdzie jesień, będziemy mieli niewielkie wyprzedzenie.

— Może kilka zdań na temat oceny Waszej pracy przez zleceniodawców?

— Gdy przylatujemy, jesteśmy witani na ogół z zadowoleniem, ale często też z niedowierzaniem. Po zakończeniu pracy natomiast żegnają nas niezwykle serdecznie, niemal entuzjastycznie. Często jesteśmy zażenowani objawami podziękowania za naszą pracę. Mamy zresztą pisemne opinie i podziękowania inwestorów, które sobie wysoko cenimy.

— Podobno zamówienia na usługi do końca 1977 r. są już zamknięte?

— To prawda. W przyszłym roku przewidujemy odesłanie, na kilka miesięcy, jedynego śmigłowca do remontu głównego. Nie tak dawno Inspektorat KCSP przeprowadzał kontrolę naszego śmigłowca i stwierdził, że jego stan jest idealny. Wygląda tak, jakby co dopiero opuścił zakład produkcyjny. Jest to oczywiście zasługa naszej służby technicznej.

— Na wstępie wspomniał Pan, iż przedsiębiorstwo dysponuje najwyższej klasy specjalistami.

— Tak jest. Naprawdę zadecydowała o tym dobra i owocna współpraca z Dowództwem Wojsk Lotniczych, które kieruje do nas najlepszych specjalistów spośród personelu latającego i technicznego.

— W ślad za doświadczeniami praktycznymi powinny podążać również prace badawcze w tej dziedzinie usług?

— Takie prace są prowadzone. Na przykład na Politechnice Gdańskiej pod kierownictwem doc. dr. Jerzego Ziółko opracowuje się technologię wykonywania linii wysokiego napięcia przy użyciu śmigłowców.

— Ile kosztuje zleceniodawcę jedna godzina pracy śmigłowca?

— Sto osiem tysięcy złotych.

— Czyli jedna sekunda około 30 zł?

— Mniej więcej. I co najważniejsze, każda złotówka wydatkowana na pracę śmigłowca przynosi jednocześnie wielokrotne oszczędności gospodarce narodowej. Nasze pionierskie i jednocześnie najtrudniejsze prace dla energetyki przy budowie linii wysokiego napięcia przyniosły ogromne oszczędności państwu i jednocześnie przyspieszyły przekazywanie użytkownikom energii, za którą wcześniej otrzymano duże sumy pieniężne. W sumie są to kwoty sięgające milionów złotych.

— Krótko mówiąc, śmigłowiec dla energetyki to kura znosząca złote jajka?

— I odwrotnie.

— Najbliższe zamierzenia?

— Opracowaliśmy program rozwoju przedsiębiorstwa do 1980 r. z uwzględnieniem zakupu nowych śmigłowców, bez których trudno wyobrazić sobie kontynuowanie dalszych i w coraz szerszym zakresie napływających zamówień. Przewidujemy powiększenie i doskonalenie załóg, rozbudowę naszej bazy śmigłowcowej w Chrcynnie koło Nasielska, a także prowadzenie badań naukowych nad racjonalnym wykorzystaniem śmigłowców przy różnego rodzaju pracach dźwigowo-montażowych.

— Jakie zadania usługowe czekają przedsiębiorstwo do 1977 r. włącznie?

— Dalsze usługi przy budowie linii wysokiego napięcia dla energetyki (do tej pory stawianie słupów, a już wkrótce przeciąganie przewodów), która obecnie nie wyobraża sobie pracy bez użytkowania śmigłowca; budowa wieży przekaźnikowej dla TVP na Turbaczu (przeniesienie materiałów budowlanych i elementów konstrukcji z Nowego Targu i ustawienie wieży); obudowa wieży ciśnień w Wałczu; prace przy budowie polskiego odcinka rurociągu w ZSRR, jak również wykonanie niektórych robót przy budowie Huty „Katowice".

— Dziękuję za interesującą rozmowę. Jednocześnie pragnę w imieniu naszych Czytelników i redakcji przekazać słowa uznania za inicjatywę oraz wytrwałość w urzeczywistnianiu tak bardzo potrzebnych usług dla gospodarki narodowej. Tych usług, które przynoszą milionowe oszczędności.

— Ja również dziękuję.

Rozmawiał: TADEUSZ MALINOWSKI

Baza śmigłowcowa Chrcynno koło Nasielska. Dyrektor przedsiębiorstwa „Instal" mgr inż. Andrzej Woszczyk (pierwszy z prawej) w rozmowie ze swym zastępcą do spraw śmigłowcowych instr. pil. mgr. Ignacym Golińskim (drugi od prawej).
Zdjęcie: Mieczysław Reszczyński



DYLEMATY



„Kadra juniorów", „Instruktorzy", „Samoloty", „Ośrodek w Piotrkowie", „Imprezy" — to hasła wywoławcze aktualnych spraw sportu samolotowego, którym poświęcony jest niniejszy artykuł.

KADRA JUNIORÓW

Z zadowoleniem należy odnotować dobrą pracę większości aeroklubów regionalnych z młodymi pilotami samolotowymi. Świadczy o tym zgłoszenie przez 22 aerokluby 42 młodych pilotów do kadry juniorów. Ilość miejsc w kadrze jest jednak ograniczona możliwościami zagwarantowania odpowiedniego treningu, do 15—20 osób. Do kadry juniorów na 1976 r. zakwalifikowano więc 20 pilotów z 17 aeroklubów. Są to: **Eugeniusz Trochimowicz** (Białystok), **Zbigniew Niżnik** (Bielsko-Biała), **Jolanta Żółkoś** (Bydgoszcz), **Tadeusz Hardt** (Grudziądz), **Jerzy Jarmoluk** (Jelenia Góra), **Bogdan Szybalski** (Kielce), **Mirosława Sznejder** (Kraków), **Alina Kalicka** (Kraków), **Jerzy Bartoszek** (Lublin), **Andrzej Górnicki** (Lublin), **Lech Kowalski** (Dęblin), **Anna Iwańska** (Nowy Sącz), **Lidia Iwańska** (Nowy Sącz), **Kazimierz Stachowiak** (Poznań), **Wacław Nycz** (Rzeszów), **Fryderyk Rzymanek** (Katowice), **Andrzej Jukowski** (Świdnik), **Marek Makiewicz** (Warszawa), **Wojciech Taworski** (Płock), i **Leszek Chorbaczewski** (Wrocław).

Zwraca uwagę spora ilość zupełnie nowych twarzy oraz... znane lotnicze nazwiska. To następne pokolenie lotniczych rodzin sięga śmiało po skrzydlate sukcesy. Młodym pilotkom i pilotom życzymy powodzenia.

INSTRUKTORZY

Nie tylko w sporcie samolotowym, ale w całym lotnictwie aeroklubowym problemem do rozwiązania, i to wcale niełatwym, jest sprawa instruktorów. Brakuje przede wszystkim instruktorów młodych, ale już o wysokich kwalifikacjach. Tacy instruktorzy mają jednak najwięcej ofert i możliwości znalezienia sobie bardziej intratnej niż w aeroklubie pracy w lotnictwie zawodowym.

Czyni się jednak starania, by instruktor lotniczy w aeroklubie nie musiał się czuć gorszym i biedniejszym bratem w porównaniu z kolegami pracującymi w innych rodzajach lotnictwa.

W kraju nie ma cywilnej szkoły pilotów i instruktorów zawodowych. Szkoleniem instruktorów zajmuje się Aeroklub PRL we własnym zakresie. Każdy pilot o pewnym, określonym doświadczeniu, może stosunkowo łatwo zostać instruktorem. Wystarczy przejść miesięczny lub trzymiesięczny kurs instruktorski, zdać egzaminy przed Państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną CZLC MK i następnie odbyć praktykę w aeroklubie, by otrzymać wpis do licencji, upoważniający do podjęcia pracy zawodowej w charakterze instruktora lotniczego. Niestety, pracę w aeroklubie podejmują tylko nieliczni z nowo wyszkolonych instruktorów. Większość jednak szkoli w aeroklubie, w miarę wolnego czasu — społecznie bądź na ryczałtach, poświęcając na ten cel nawet swoje urlopy wypoczynkowe.

Kwalifikacje świeżo upieczonych instruktorów są jednak niewielkie, na ogół wprost proporcjonalne do ich doświadczenia lotniczego i niezbędnych w tym zawodzie predyspozycji pedagogicznych. Dopiero lata pracy i doskonalenia się w zawodzie tworzą z nich instruktorów z prawdziwego zdarzenia, takich jakich wyłącznie chciałoby mieć lotnictwo sportowe.

Co jednak robić, by instruktor jeszcze młody miał już wysokie kwalifikacje i był wystarczająco doświadczony? Z grubsza rzecz biorąc, są dwa rodzaje poglądów na tę sprawę.

Jeden mówi, żeby instruktorów szkolić dłużej — na kursach co najmniej półrocznych — bardziej gruntownie. Zwolennicy drugiego poglądu opowiadają się za dotychczasowymi formami szkolenia — w zasadzie miesięcznego lub niewiele dłuższego. Natomiast podwyższanie umiejętności odbywałoby się na sukcesywnie organizowanych, obowiązkowych kursach doskonalących i oczywiście w aeroklubie macierzystym, pod okiem doświadczonego instruktora.

Obydwa poglądy na system szkolenia instruktorów lotniczych zawierają w sobie określone racje. Pierwszy praktycznie dostępny byłby tylko dla wąskiej grupy kandydatów, zdecydowanych na podjęcie pracy zawodowej w charakterze instruktora. Drugi z nich wydaje się jednak bardziej elastyczny i życiowy. Łatwiej bowiem oderwać się od codziennych obowiązków na miesiąc czasu niż na pół roku. Powoduje to, że uprawnienia instruktorskie zdobywa więcej pilotów, a o ich przydatności do niełatwego zawodu instruktora decyduje naturalna selekcja. Ponadto w działalności aeroklubowej nie można lekceważyć roli instruktorów społecznych, którzy takie uprawnienia są w stanie zdobyć tylko na kursach krótkotrwających, miesięcznych, na które poświęcić mogą własny urlop bądź wakacje. Ewentualnie zastanowić się jeszcze można nad rozsądnym zróżnicowaniem wymagań w stosunku do instruktorów zawodowych i społecznych. Pragnę jednak przypomnieć, że kwalifikacje instruktorskie nie zależą na ogół od długości trwania kursu. Liczą się natomiast bardzo predyspozycje lotnicze i pedagogiczne, zamiłowanie do zawodu, umiejętność obserwacji i samokształcenia itp. Sprawa byłaby zapewne bezdyskusyjna, gdyby Aeroklub PRL mógł sobie zafundować **szkołę** instruktorów lotniczych...

SAMOLOTY

Aeroklub PRL ciągle odczuwa brak samolotów, zwłaszcza szkolno-treningowych. Kilkanaście zakupionych w Czechosłowacji Zlinów-42M nie uczyniło wiosny. Jak wiadomo, ze względu na cenę, samoloty te kupiono bez pełnego oprzyrządowania, m. in. bez ogrzewania, co praktycznie uniemożliwia ich eksploatację w okresie zimowym. Stało się to wbrew zaleceniom Komisji Samolotowej Aeroklubu PRL. Okazało się jednak, że zabrakło po 40 rubli! (na samolot) — tyle bowiem kosztuje system ogrzewania do Zlina-42M.

Znów jest nadzieja na nowy samolot szkolno-treningowy. Myśli o tym wreszcie polski przemysł lotniczy. Niewykluczone jest podjęcie w naszym kraju produkcji licencyjnej, za czym opowiedziała się m. in. Komisja Samolotowa APRL. Na co zdecyduje się ostatecznie nasz przemysł, jeszcze nie wiadomo. Wydaje się jednak, że jeśli już rozważa się możliwość zapokojenia lotnictwa sportowego samolotem szkolno-treningowym, to należałoby się zdecydować na konstrukcję sprawdzoną, gwarantującą szybkie wdrożenie jej do produkcji. Aeroklub PRL nie powinien bowiem czekać następnych kilkunastu lat na dobry samolot szkolno-treningowy.

OŚRODEK W PIOTRKOWIE

Piloci samolotowi mieli nadzieję, że otwarty 1 stycznia br. w Piotrkowie Trybunalskim Ośrodek Szkolenia Samolotowego będzie im służył z pełnym pożytkiem. Tymczasem ośrodek ten od samego początku boryka się z olbrzymimi trudnościami. Brakuje sprzętu i środków na jego właściwą, czyli samolotową działalność. Samym entuzjazmem pracowników daleko się nie zaleci.

Od biedy można zrozumieć niezwykłą skromność dotacji dla aeroklubów regionalnych. Działają one w określonym terenie i na jego korzyść, stąd tenże teren może świadczyć na działalność swojego aeroklubu. Każdy Ośrodek czy Centrum lotnicze istnieje niejako obok aeroklubu regionalnego i zadaniem jego jest świadczenie usług na rzecz lotników z całego kraju. I przede wszystkim takie ośrodki powinny być otoczone szczególną opieką centrali, czyli Aeroklubu PRL. Nie wydaje się, żeby Piotrków chciał na dłuższą metę zajmować się bezinteresownie pilotami z innych regionów kraju.

IMPREZY

Największym wydarzeniem kalendarza tegorocznych imprez w sporcie samolotowym rajdowo-nawigacyjnym będzie IV Rajd Przyjaźni o Memoriał Żwirki i Wigury (30.VIII.—5.IX.). Ta polsko-czechosłowacka impreza zapowiada się i tym razem bardzo ciekawie. Zakłada się, że wystartuje w niej 30 dwuosobowych załóg: 12 polskich, 12 czechosłowackich oraz po dwie z NRD, Węgier i Bułgarii. Gdyby odmówili startu reprezentanci trzech ostatnich państw, przewiduje się uzupełnienie zawodniczej 30-ki załogami z Polski i Czechosłowacji. Planuje się rozegranie 4 konkurencji na trasie Spiska Nowa Wieś (CSRS) — Rzeszów. Kierownikiem rajdu jest mgr Bronisław Janus, który dba o to, by wszystkie przygotowania do tej imprezy były na czas zapięte na ostatni guzik.

Tegoroczne XIX Samolotowe Mistrzostwa Polski Rajdowo-Nawigacyjne odbędą się w dniach 16—26 września br. w Pińczowie, czyli na terenie działania Aeroklubu Kieleckiego. Organizatorów już teraz pochwalić trzeba za wstępne przygotowania, które dają nadzieję na dobre przeprowadzenie dużej i ambitnej imprezy.

W czasie mistrzostw przewidziane jest rozegranie m. in. jednej konkurencji nocnej oraz jednej konkurencji solowej (lot po krzywce), tylko przez samych pilotów (bez nawigatorów). W mistrzostwach ma wziąć udział kilka załóg zagranicznych.

Najbliższymi próbami zawodniczymi naszych pilotów rajdowo-nawigacyjnych będą jednak dwa rajdy pilotów i dziennikarzy. W późniejszym, mniej więcej o miesiąc od zaplanowanego, terminie ma wystartować Dolnośląski Rajd Samolotowy Dziennikarzy i Pilotów. Zwracam uwagę na słowo „Dolnośląski" w zmodyfikowanej nazwie tej tradycyjnej imprezy. Impreza, znana niegdyś na terenie całego kraju, rozgrywana ma być w tym roku tylko na terenie Dolnego Śląska. Ma omijać duże miasta i odwiedzać małe miejscowości, PGR-y itp. Jej czas trwania ma być zredukowany do 3—5 dni, w których przewiduje się rozegranie 6 konkurencji lotniczych (po 2 dziennie) i konkurencji dziennikarskiej. Wraca się przy tym do jednego zakończenia imprezy, z podsumowaniem wyników za konkurencje lotnicze i dziennikarskie. W przeciwieństwie do skromniejszego tym razem rajdu wrocławskiego, rozwija się i umacnia jego młodszy brat, rajd toruński. III Pomorski Rajd Samolotowy Pilotów i Dziennikarzy ma być rozegrany w okresie od 21 do 27 czerwca br. Będzie to impreza wieloetapowa, z lądowaniem w dość odległych od siebie miejscowościach Polski północnej.

W roku bieżącym nasz sport samolotowy pragnie wreszcie wyjść szerzej poza granice kraju. Z NRD przysłano zaproszenie dla 2 załóg naszych do wzięcia udziału w mistrzostwach tego kraju (9—19.IX.). Naszych reprezentantów do startu w mistrzostwach swego kraju zaprosili również Austriacy. To ostatnie zaproszenie jest o tyle interesujące, że właśnie w Austrii w roku przyszłym odbędą się II Mistrzostwa Świata w Pilotażu Samolotów Lekkich. Wydaje się, że również znani ze swych wysokich umiejętności polscy piloci samolotowi powinni wreszcie włączyć się do rywalizacji międzynarodowej. Tym bardziej że sport samolotowy na świecie wkracza właśnie teraz na nowe tory rozwoju, o czym piszemy oddzielnie w tym numerze, w korespondencji Edwarda Popiołka z Paryża.

HENRYK KUCHARSKI

Jak długo jeszcze wielozadaniowa „Wilga" (zdjęcie lewe górne) będzie podstawowym samolotem zawodniczym w sporcie rajdowo-nawigacyjnym? Już najwyższy czas, by piloci samolotowi mieli do dyspozycji samolot szkolno-treningowy klasy Zlina-43, którego widzimy podczas próby lądowania w XIII Samolotowych Mistrzostwach Polski Rajdowo-Nawigacyjnych. Zdjęcia: B. Koszewski i H. Kucharski



W ZASIĘGU SKRZYDEŁ

SZANOWAĆ „JANTARY"

W końcu marca i pierwszych dniach kwietnia szybowcowa kadra narodowa spędziła dwa tygodnie w Szczyrku, na obozie kondycyjnym. Wśród kadrowiczów byli także reprezentanci naszego kraju na XV Szybowcowe Mistrzostwa Świata w Finlandii. Nasi czołowi piloci wdychali pełną piersią górskie powietrze, pławili się w wiosennym słońcu, korzystali ze wspaniałych warunków śniegowych. Inaczej mówiąc czynnie odpoczywali, nabierali niezbędnej kondycji psycho-fizycznej, tak bardzo potrzebnej im podczas letnich startów zawodniczych.

Wspólne zgrupowanie było też okazją do wymiany informacji i doświadczeń, omówienia wielu spraw związanych z lataniem wyczynowym (m. in. nowego regulaminu mistrzostw Polski), pożytecznych dyskusji na tematy szybowcowe. Tematem, który powracał jak bumerang, były „Jantary", a ściślej... oszczędzanie tych szybowców.

Wiadomo, że kilkadziesiąt „Jantarów", jakie zakupił w ostatnich latach Aeroklub PRL, spowodowało olbrzymi skok jakościowy najwyższego wyczynu. Nie będzie przesadą, gdy powiemy, że „Jantary" zrewolucjonizowały bezsilnikowe latanie w naszym kraju. Wymownym tego potwierdzeniem był zwłaszcza rok ubiegły, w którym dość szerokie grono naszych pilotów mogło korzystać z tych doskonałych maszyn. Nie umniejszając zasług pilotów, większość z najlepszych rezultatów, nowych rekordów i cennych zwycięstw, tak w kraju jak za granicą, osiągnęli oni dzięki „Jantarom". W ubiegłym roku po raz pierwszy w historii naszego szybownictwa rozegrano też mistrzostwa Polski w klasie otwartej — właśnie na „Jantarach". Z „Jantarami" wiążą się główne sukcesy ostatnich lat i nadzieje na następne, jeszcze wspanialsze wyczyny, zwycięstwa i rekordy.

W tym kontekście zrozumiała jest więc troska pilotów kadry narodowej o jak najbardziej właściwe wykorzystanie „Jantarów" oraz dbałość o ich stan techniczny — po to, by mogły służyć naszemu szybownictwu jak najlepiej i jak najdłużej. Tym bardziej że nie należy spodziewać się zbyt wielu nowych dostaw tego sprzętu.

Pokaźna część „Jantarów" zgrupowana jest w CWL w Lesznie Wlkp. i udostępniana na miejscu wszystkim czołowym pilotom kraju. Sporo „Jantarów" posiadają także aerokluby regionalne. Dzięki temu najlepsi ich piloci trenować mogą na tych szybowcach w macierzystych jednostkach, bez konieczności odrywania się od pracy i rodziny. Jest to niewątpliwie słuszne. Chodzi jednak o to — i to jest zasadniczy powód troski pilotów kadry narodowej — by aeroklubowe „Jantary" były zawsze we właściwych rękach. By latali na nich piloci wyłącznie najbardziej doświadczeni, o dużym doświadczeniu zawodniczym i aktualnym treningu wyczynowym, którzy **gwarantują maksymalne bezpieczeństwo tego sprzętu.**

Niestety, nie we wszystkich aeroklubach troska o „Jantary" rozumiana jest należycie. Te wysokowyczynowe szybowce udostępnia się niejednokrotnie pilotom zbyt mało doświadczonym. I w tym zapewne leży przyczyna wypadków, spowodowanych przez pilotów spoza kadry, w wyniku których pierwsze „Jantary" wyeliminowane zostały z eksploatacji na długi okres czasu. Oczywiście piloci kadry nie mają monopolu na bezpieczne latanie i każdemu z nich może także zdarzyć się przypadek uszkodzenia szybowca. Praktyka wykazuje jednak, że wysokie kwalifikacje lotnicze, poparte rozsądkiem i umiejętnością przewidywania skutków, są jednak pewną gwarancją latania bezawaryjnego. W związku z tym szybowcowa kadra narodowa proponuje, by co roku ustalać centralnie, ale w porozumieniu z aeroklubami regionalnymi, listę kwalifikacyjną pilotów uprawnionych do latania na „Jantarach". Miałoby to na celu zredukowanie do minimum możliwości uszkodzenia tego drogocennego sprzętu.

Domyślić się można, że tego rodzaju ograniczenie nie przypadłoby do gustu niektórym pilotom aeroklubowym. Wydaje się jednak, że niezależnie od ostatecznego rozwiązania tej kwestii, jedno powinno być zagwarantowane: jak najbardziej przemyślana i rozsądna eksploatacja „Jantarów", które naszym barwom narodowym powinny przynieść niejeden jeszcze zwycięski laur.

Haluy



UPRAWA ZIEMI GROMEM DŹWIĘKOWYM?

Na wsiach rolnicy do dziś uważają, że rośliny zaczynają na wiosnę rosnąć dopiero po pierwszej burzy, kiedy grzmot wstrząśnie ziemią. I tak po prawdzie uważano, że to po prostu przesąd, bo niby co ma piernik do wiatraka... Wszakże nauka coraz częściej ma okazję udowadniać, że tzw. mądrość ludowa ma głębokie uzasadnienie i choć nie wiadomo z jak odległych źródeł bywa czerpana, zawiera ogromnie trafne spostrzeżenia, skuteczne rady i głębokie refleksje.

Gdyby więc rzeczywiście grom wpływał na wysokość plonów, to byłaby to metoda zwiększania wydajności z hektara nie tylko oryginalna, ale może i ekonomicznie uzasadniona. Hałasu mamy przecież sporo...

Okazuje się, że sprawa wcale nie jest „do śmiechu" i bynajmniej nie kwalifikuje się na primaaprilisową okazję. Zajmują się nią wcale poważne instytucje naukowe, a w Łodzi... pilot i inżynier ogrodnictwa Witold Majewicz. Poczynił on w tej sprawie, już wiele lat temu, interesujące obserwacje pozwalające stwierdzić, że np. krzaki pomidorów po burzy połączonej z wyładowaniami atmosferycznymi, a więc z grzmotami, w ciągu kilku godzin wzrastały nawet o 5 cm, podczas gdy w zwykłych warunkach przyrost ten nie był większy od kilku milimetrów.

Przeprowadzono również próby z detonacjami wywołanymi przy użyciu acetylenu wytwarzanego z karbidu. I one także potwierdziły związek między detonacją, a wzrostem roślin. A gdyby tak próby przeprowadzić na większą skalę?

Kiedy samolot odrzutowy przekracza barierę dźwięku, czyli po prostu prędkość dźwięku, występuje wówczas zjawisko tzw. gromu dźwiękowego. Nie miejsce tu na dokładny jego opis (patrz „SP" nr 7/1975). W każdym razie możemy czasem obserwować to zjawisko.

Detonacja jest silna, a ciśnienie powietrza powstające w tym momencie bywa znaczne. Dlatego też odpowiednie przepisy regulują, na jakiej wysokości minimalnej można przekraczać barierę dźwięku, wywołując zjawisko gromu.

Wywołanie gromu na małej wysokości może być bowiem groźne dla zdrowia, a nawet życia ludzi i zwierząt, a także grozi katastrofami budowlanymi. Inżynier Majewicz wpadł na pomysł, aby zjawisko gromu dźwiękowego wywoływanego przez samolot przekraczający barierę dźwięku wykorzystać dla podniesienia plonów. W zasadzie nic nie powinno stać na przeszkodzie, przynajmniej w przeprowadzeniu odpowiednich doświadczeń. Można bowiem z wielką dokładnością określić miejsce, w którym grom zostanie wywołany, ustalić jego intensywność i niejako „zasiewać" ten efekt akustyczny na polach... Trzeba sobie bowiem zdawać sprawę, że ów grom dźwiękowy jest niejako produktem ubocznym powstającym w trakcie normalnych ćwiczeń naszych pilotów w różnych regionach kraju. Wystarczyłoby więc odpowiednio je zaplanować.

Indagowane w tej sprawie instytuty specjalistyczne zajmujące się sprawami rolnictwa, niestety, nie wyraziły gotowości do takiego rodzaju doświadczeń: „...Sprawą wpływu wstrząsów na rośliny nie będziemy się zajmowali przez najbliższe trzy lata ze względu na konieczność rozwiązania pilnych bieżących potrzeb".

A tymczasem bibliografia zagadnienia jest niemała. W zagranicznych czasopismach pisano o tym sporo, a w Polsce pewien pilot z Wojsk Lotniczych obronił poświęconą tej problematyce pracę doktorską.

Niewykluczone, że gdzieś tam w świecie ktoś wreszcie rozpocznie eksperymenty na temat wpływu gromu na uprawy rolne, a my znowu będziemy podziwiali zagraniczne pomysły, zamiast sprawdzać swoje własne.

Tyle napisał J. Potęga w łódzkim „Dzienniku Popularnym", a inż. W. Majewicz w liście do naszej redakcji uzupełnił tę informację stwierdzeniem, że z jego obserwacji wynika, iż efekty uzyskane przez wstrząsy mogą dać wyższe przyrosty danej rośliny i wydatnie skrócić cykl produkcyjny, w porównaniu ze stosowaniem nawozów mineralnych.

Zagęszczenie powietrza, uzyskane przez grom dźwiękowy, działa na powierzchnię ziemi jak pompa tłocząca. Sprzyja to np. wtłaczaniu wody po deszczach do wnętrza ziemi, tłoczeniu powietrza przez otworki międzykomórkowe gleby oraz wypełnia ziemią próżnie otaczające rośliny przy sadzeniu niedokładnym. Są to wszystko efekty korzystne. Gromem dźwiękowym można okładać wybrane cele, czyli pola uprawne. A dopuszczalna u nas siła gromu wynosząca 5 kG/m² może już dać bardzo dużo roślinom.

Po długich pertraktacjach z instytutami naukowymi i zakładami badawczymi sprawa ta trafiła w styczniu br. do Ministerstwa Rolnictwa w celu przeanalizowania i ewentualnego wykorzystania. A więc mamy jeszcze jeden nowy pomysł wykorzystania lotnictwa. I to ciekawy!

Być może tradycyjne dziś metody zabiegów agrolotniczych (na zdjęciu poniżej samolot rolniczy An-2) zostaną w przyszłości uzupełnione zabiegami związanymi z gromem dźwiękowym, wywoływanym przez samoloty naddźwiękowe (na zdjęciu u góry samolot naddźwiękowy MiG-21) Zdjęcia: Lech Zielaskowski





Pilot sanitarny Stanisław Majerowski z Warszawy. Ogółem wylatał 7228 godzin, w tym 6250 godzin w lotnictwie sanitarnym.
Zdjęcie: J. Brudzisz-Laurentowicz

ZWIASTUN NADZIEI

Codziennie podczas dyżuru oczekuje na decyzję startu, codziennie wyrusza w przestworza, spiesząc na ratunek. Tak mijają dni, miesiące i lata. Niby zwykłe, a jednak brzemienne w wypadki i tragedie ludzi, które mimo woli poznaje pilot sanitarny. Jest on bowiem ważnym ogniwem w łańcuchu dobrej woli i pomocy niesionej człowiekowi przez polską służbę zdrowia. Humanitarność tej służby polega na ratowaniu życia ludzkiego wszelkimi dostępnymi współcześnie środkami.

Stanisław Majerowski, laureat naszego honorowego wyróżnienia 1975 roku „Błękitne Skrzydła", przeprowadził już ponad dwa tysiące trzysta transportów sanitarnych. Każdy był inny, obfitował w nowe sytuacje, odmienne warunki terenowe, atmosferyczne, każdy zmuszał do wysiłku fizycznego i psychicznego. Często Majerowski bardziej przeżywał wypadek niż sam chory. I gdy po codziennej pracy zasypia z wrażeniami jednego dnia, kolejny świt budzi go do nowych zadań.

Jest jednym z kilku pilotów Centralnego Zespołu Lotnictwa Sanitarnego w Warszawie. Na lotnisku Gocław ostry dyżur trwa od godz. 6.00 do 22.00. Personel latający, lekarski i techniczny jest przygotowany w każdej chwili do natychmiastowego lotu ratowniczego, do niesienia pomocy nawet w nie najlepszych warunkach pogodowych.

Na przykład — bardzo trudny lot do Łosic. Stanisław Majerowski przewoził wtedy krew śmigłowcem, która była pilnie potrzebna ze względu na przypadek ciężkiego porodu. Działo się to w zimie, przy silnym oblodzeniu i w dodatku w nocy. Albo przelot do Olsztyna, również w zimie, przy bardzo niskiej podstawie chmur. Ten właśnie lot zaliczał się do trudnych transportów śmigłowcowych. Do niezwykłych należał także przelot do wyznaczonego punktu na mapie, określonego jedynie telefonicznie przez miejscowego lekarza. Był to lot do niewiadomej miejscowości. I ten przelot Stanisław Majerowski wykonał w ciemną zimową noc, przy grubej pokrywie śniegu. Dzięki zapalonemu ognisku wyznaczony punkt na mapie został odnaleziony przez pilota, a ciężko chory został przetransportowany do kliniki warszawskiej.

Interesującym przykładem operatywnej pomocy z powietrza może być lot do Pułtuska. Konieczny był wtedy maksymalny pośpiech, natychmiastowe działanie. O chorym nie wiedziano zbyt wiele. „Ma obce ciało w klatce piersiowej" — zakomunikował lekarz. Gdy startował śmigłowiec, był upalny dzień — blisko 30°C. Białe koszule załogi — pilota, lekarza i mechanika pokładowego — pociemniały od potu. Otwarto wszystkie wywietrzniki. Po nawiązaniu łączności radiowej z dyspozytorem zespołu, pilot otrzymał wiadomość, że chory umieszczony zostanie w szpitalu praskim, że lekarze o tym już wiedzą i przygotują się do natychmiastowej operacji. Lądować powinien w pobliżu szpitala. Tam właśnie będzie oczekiwać karetka pogotowia.

Po półgodzinnym locie pilot zobaczył stadion w Pułtusku i stojącą na nim karetkę pogotowia. Zniżył lot i lądował obok niej. Miejscowy lekarz podbiegł do śmigłowca i powiedział, że chorego nie można było dowieźć na stadion, gdyż nie mieścił się w karetce typu „Warszawa", a inną nie dysponowali. Zaproponował więc lądowanie na niewielkim placyku obok szpitala. Pilot zabrał lekarza do śmigłowca, aby ów wskazał mu proponowane miejsce. Wkrótce odnaleźli placyk. Była to tzw. „studnia", o wymiarach 20 x 40 m. Mechanik odradzał lądowanie ze względu na znajdujące się dookoła wysokie przeszkody. Z lewej strony była szosa i wysokie słupy z przewodami, a za nią zabudowania. Z prawej — wysoka skarpa z rosnącymi na niej drzewami, przed śmigłowcem był budynek szpitala, a podejście — również znad wysokich budynków.

„Z innego miejsca niemożliwe jest zabranie chorego" — zawołał lekarz. — „Tu doniosą go jakoś na krzesełku".

Należało podjąć szybką decyzję. Pilot zdawał sobie sprawę, że w tej głębokiej i rozgrzanej „studni", w której powietrze jest bardzo rozrzedzone, start będzie trudny. Ale należało próbować. Zawiesił więc śmigłowiec nad dachami domów i wolno zaczął przesuwać się do wyznaczonego miejsca. Obniżał lot. Między przeszkody wleciał z małą prędkością. Zatrzymał ruch postępowy śmigłowca. Mimo iż silnik pracował na maksymalnej mocy — maszyna opadała. Wskazywały to przyrządy pokładowe.

„Źle będzie ze startem" — pomyślał pilot.

Owa „studnia" okazała się głębsza niż ocenił ją z powietrza. Obniżył wysokość lotu, z ziemi podniósł się tuman kurzu. Wciskał się wszędzie. Wreszcie koła dotknęły ziemi. Pilot wyłączył silnik. Tłum ludzi otoczył śmigłowiec. Milicja z trudem utrzymywała porządek. Ze stopnia śmigłowca pilot dostrzegł w tłumie przeciskających się ludzi z personelu szpitala, niosących chorego. Gdy wyszli na wolną przestrzeń, przy samym śmigłowcu, Stanisław Majerowski zobaczył na szpitalnym stołku młodego człowieka o ciemnych włosach, z bladą twarzą zlaną potem. Człowiek ten miał przebitą klatkę piersiową na wylot w okolicy serca, zardzewiałym, wygiętym prętem żelaznym. Tkwił on w nim wystając z przodu na ponad pół metra i z tyłu na kilkanaście centymetrów. Widok był wstrząsający. Teraz dopiero pilot zrozumiał, że „ciałem obcym" w języku lekarskim był właśnie ów pręt żelazny. Chory był przytomny. Wzrok jego błądził po otaczających go ludziach. Twarz co chwilę krzywił grymas bólu. Pacjenta ostrożnie umieszczono w śmigłowcu w pozycji siedzącej na noszach. Lekarz siadł obok, podtrzymując swym barkiem głowę chorego. Rękami przytrzymywał kilkukilogramowe żelazo tkwiące w piersi chorego.

— Nie muszę ukrywać — opowiadał mi później Stanisław Majerowski — iż byłem zdenerwowany. Zdawałem sobie bowiem sprawę, że tylko szybki transport i natychmiastowa operacja mogą uratować tego człowieka. Ludzie rozstąpili się. Uruchomiłem silnik i włączyłem wirnik śmigłowca. Pot spływał mi po skroniach. Wolno uniosłem dźwignię. Śmigłowiec odrywał się bardzo leniwie. Osiągnął wysokość ok. 10 m i zawisł. Nie mogłem go rozpędzić, gdyż znajdowałem się poniżej przeszkód. Także i druga próba nie powiodła się. „Musisz zostać" — krzyknąłem do mechanika — i zniżyłem lot do wysokości 1 m. Wyskoczył bez słowa. Rozumiał powagę sytuacji. A potem ciągnąłem dźwignię wolno jak nigdy, uzyskując metr po metrze wysokości. Nieco niżej dachu szpitala zacząłem rozpędzać śmigłowiec wolno zwiększając jego prędkość. Po kilku sekundach odetchnąłem. Oddaliłem się bowiem od niebezpiecznej „studni". W czasie lotu, w rejonie Serocka, nawiązałem łączność radiową z lotniskiem. Zakomunikowałem o stanie chorego. Dowiedziałem się jednocześnie, że koło mostu Śląsko-Dąbrowskiego oczekuje już na śmigłowiec karetka pogotowia. Lądowałem w dwadzieścia minut po starcie z Pułtuska. Przeniesienie chorego trwało krótko. Nerwy uspokajały się. Wkrótce lądowałem na Gocławiu.

Tyle pilot. Od siebie dodam, że chory został przez chirurgów uratowany i po pewnym czasie odwiedził Stanisława Majerowskiego, aby mu podziękować za uratowanie życia.

Nie sposób wymienić przynajmniej kilkunastu spośród ponad dwóch tysięcy trzystu pięćdziesięciu transportów sanitarnych. Każdy był inny, każdy odbywał się w innych warunkach pogodowych; wiele z tych lotów obfitowało w sytuacje dramatyczne, wymagające od pilota najwyższych predyspozycji psychicznych i umiejętności pilotażowych. Były więc loty po chorych z ciężkimi urazami kręgosłupa, po zatrutych grzybami, z ciętymi ranami, ze złamaniami itp. Poza przelotami w kraju Stanisław Majerowski wykonał blisko 100 lotów zagranicznych.

Kiedy przed osiemnastu laty rozpoczynał pracę w lotnictwie sanitarnym, był już doświadczonym pilotem. Pociągało go zajęcie w tym lotnictwie, wymagające rzetelności, poświęcenia i odpowiedzialności zarazem. Praca pilota sanitarnego urzeczywistniała jego ambitne zamierzenia.

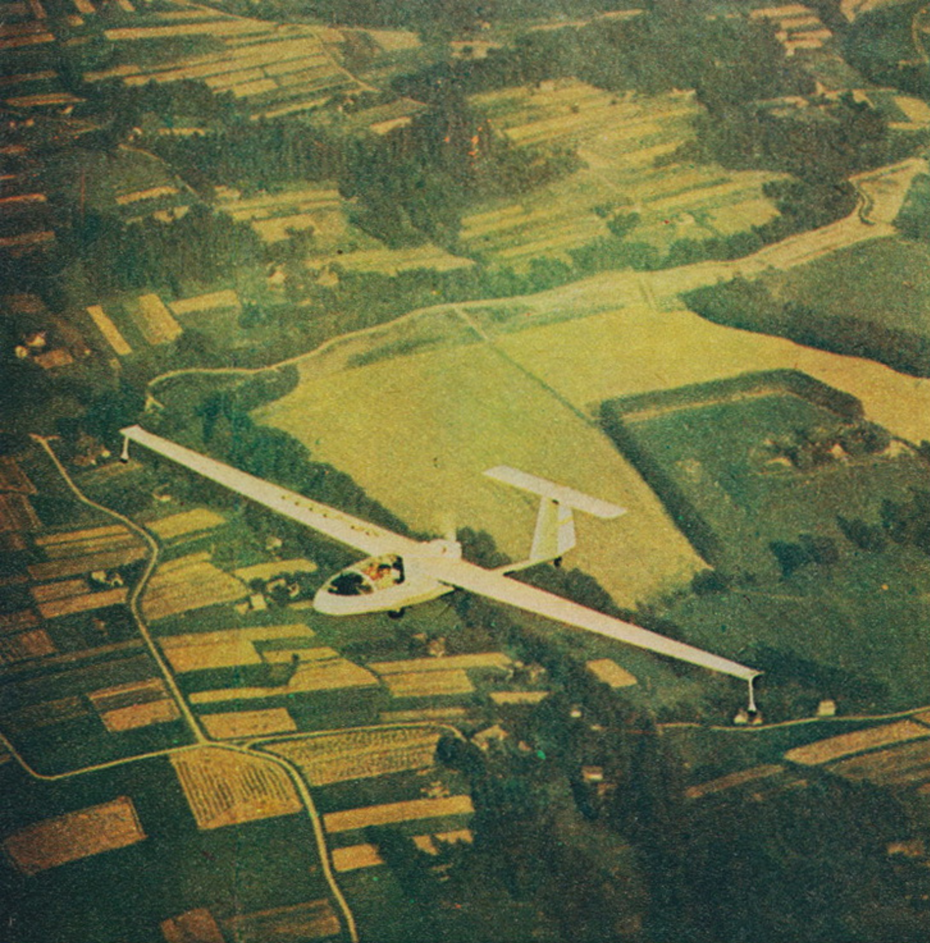
Stanisław Majerowski należy do ludzi bezpośrednich, budzących sympatię i szacunek. Do tych, którzy w codziennym życiu widzą ogromne piękno. Czerpią z niego siły twórcze. One z kolei prowadzą ich najkrótszą drogą do wytyczonego celu. Jeśli ten cel nierozerwalnie wiąże się z wykonywanym zawodem, można stwierdzić, że zadowolenie i satysfakcja stają się domeną ich życia.

Jest jednym z wielu świetnych pilotów naszego współczesnego lotnictwa cywilnego, doświadczonych w swoim zawodzie, a przy tym skromnych, nie lubiących rozgłosu i reklamy. Uważa on, że pracę wykonuje sumiennie i uczciwie, że wywiązuje się tylko z nałożonych nań obowiązków służbowych.

Jest obdarzony szybkim refleksem, a jego wysoki kunszt latania można śmiało przyrównać do ptasiego instynktu. Dowiódł tego zresztą wielokrotnie. Na ziemi wydaje się być jakby zwykłym, zagubionym w tłumie człowiekiem. Ale gdy zajmuje miejsce w kabinie, za sterami samolotu, czy też śmigłowca, gdy wykonuje trudny lot, wyrasta ponad przeciętność, wznosi się na wyżyny doskonałości w swoim zawodzie.

Każdego dnia w czasie pełnienia dyżuru Stanisław Majerowski wznosi się w przestworza. Na maszynie ze znakami czerwonego krzyża leci tam, gdzie wyznaczy mu miejsce lądowania los nieszczęśliwego wypadku. Jest bowiem jednym z najlepszych spośród kilkudziesięciu powietrznych ratowników polskiego lotnictwa sanitarnego.

TADEUSZ MALINOWSKI



Motoszybowiec „Ogar" w locie w całej swej krasie. Zdjęcie: PZL



Przygotowanie elementów laminatowych.

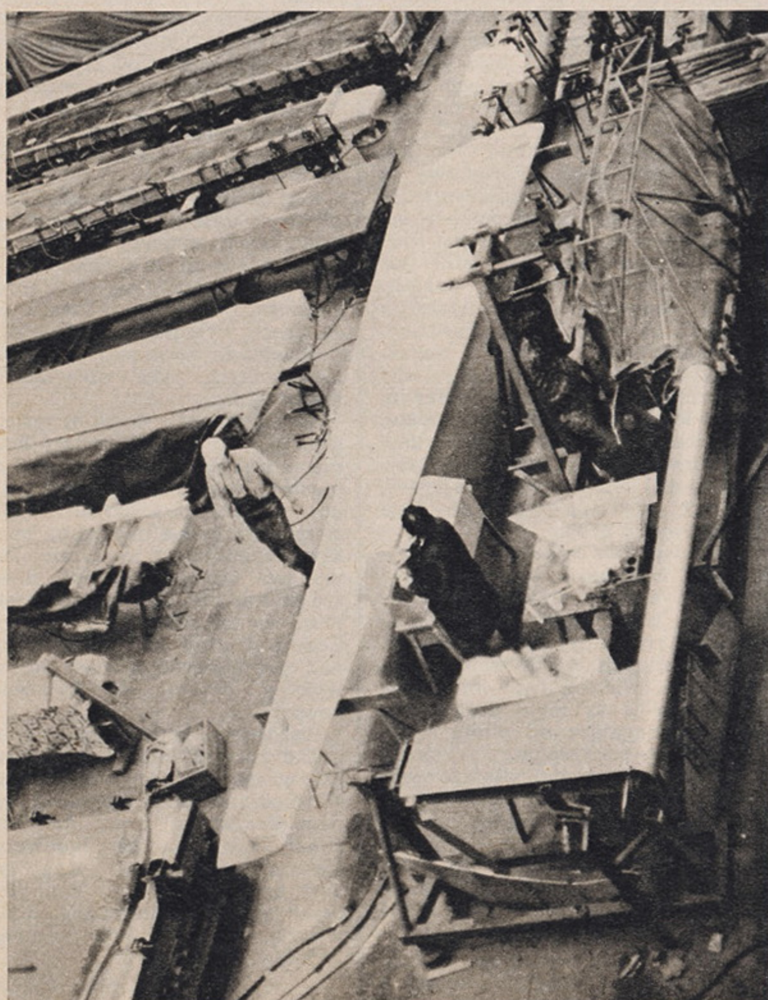
PZL Bielsko

TU POWSTAJĄ „JANTARY" I „OGARY"

Fotoreportaż Lecha ZIELASKOWSKIEGO przedstawia produkcję polskich jednomiejscowych szybowców wysokowyczynowych SZD-38 „Jantar-1" oraz motoszybowców dwumiejscowych SZD-45 „Ogar" w znanych na świecie zakładach lotniczych PZL–BIELSKO w Bielsku-Białej.

Szybowce „Jantar" i motoszybowce „Ogar" spotykamy coraz częściej w naszych aeroklubach. Warto dodać, że „Jantary-1" powędrowały już z Bielska do Australii, Bułgarii, Francji, Niemieckiej Republiki Demokratycznej, Szwajcarii, Węgier, Wielkiej Brytanii i USA.

Opis i rysunki „Ogara" były zamieszczone w „SP" nr 5/1974.



Powstają elementy motoszybowców „Ogar". Z lewej – skrzydła i usterzenia, z prawej – kadłuby.



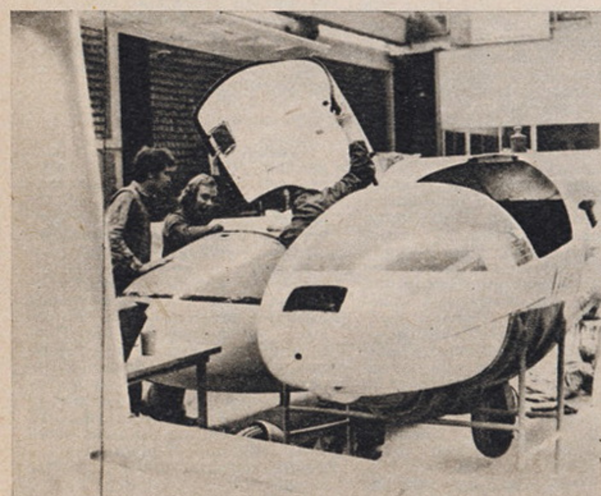
Elementy szybowców i motoszybowców przygotowane do montażu. Z prawej widoczny jest kadłub „Ogara" już z zabudowanym silnikiem.

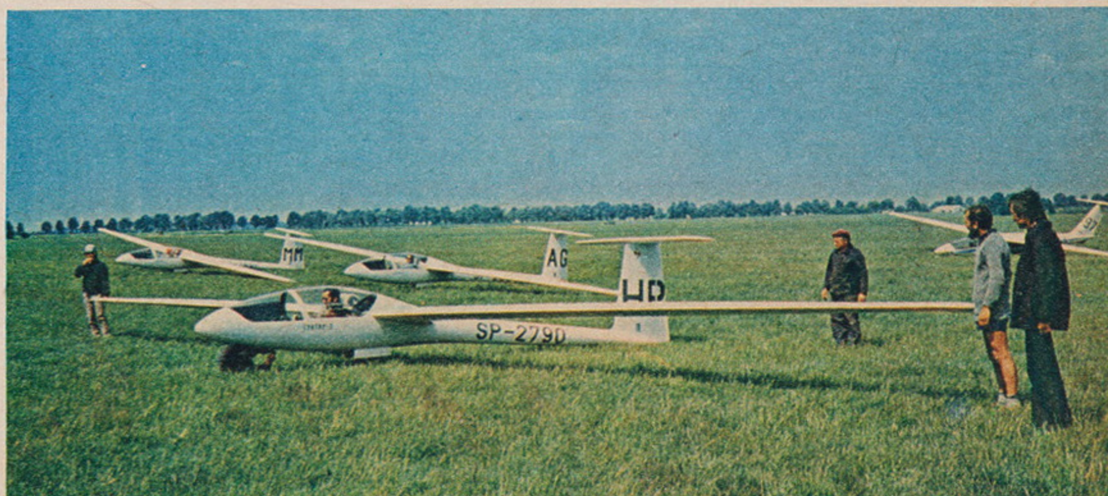
Szybowiec „Jantar-1" jest już gotowy. Otrzymał państwowe znaki rejestracyjne HA, a więc poleci na Węgry (wyżej).

Kontrola hamulców aerodynamicznych na skrzydle „Ogara" (niżej).



Montaż osłon kabin w motoszybowcach „Ogar".





Szybowce wysokowyczynowe klasy otwartej „Jantar-1" spotykamy coraz częściej na lotniskach naszych aeroklubów.
Zdjęcie: Henryk Kucharski

NASZE TRASY

ABY „NIE BYŁO SPRAWY"

Po ważnej dla sporej gromadki naszych Czytelników informacji, jaką otrzymaliśmy z olsztyńskiej Akademii Rolniczo-Technicznej w sprawie studiów agrolotniczych, a którą opublikowaliśmy w numerze poprzednim, otrzymaliśmy obecnie nie mniej istotną informację z Wrocławia, z dyrekcji Lotniczych Zakładów Naukowych im. Gen. Karola Świerczewskiego. O Zakładach tych pisaliśmy w numerze 8 „Skrzydlatej" z dnia 22 lutego br. i — mówiąc oględnie — zakradły się do naszego felietonu pewne nieścisłości, mogące zdezorientować Czytelników. Dyrektor Lotniczych Zakładów Naukowych, mgr inż. Alojzy Świątek przysłał nam pismo, z którego wynika, iż kandydaci ubiegający się o przyjęcie do klas pierwszych szkół podlegających dyrekcji Zakładów powinni złożyć odpowiednie dokumenty w terminie do 15 maja br.

Ważna wiadomość: egzaminów wstępnych, zgodnie z zarządzeniem ministra oświaty i wychowania, nie przeprowadza się. Wstępna akcja przyjęć prowadzona jest na podstawie ocen z półrocza klasy VIII, następnie po dostarczeniu świadectwa ukończenia szkoły podstawowej ogłoszona będzie ostateczna lista uczniów przyjętych na dany rok szkolny do poszczególnych typów szkół.

Od kilku lat istnieje również w Zakładach 4-letnie liceum zawodowe, kształcące mechaników napędów hydraulicznych i pneumatycznych, przeznaczone dla absolwentów szkół podstawowych.

I jeszcze jedna wiadomość: w roku szkolnym 1976/77 w tamtejszym technikum nie będzie kierunku: budowa silników lotniczych. Zostały dwa, o których pisaliśmy — budowa osprzętu samolotów, tj. aparatury wyposażenia samolotu, oraz napędy hydrauliczne i pneumatyczne.

Dziękujemy bardzo za nadesłane informacje, przepraszając Czytelników i Dyrekcję Lotniczych Zakładów Naukowych za małe zamieszanie. Podajemy jednocześnie adres Lotniczych Zakładów Naukowych im. Gen. Karola Świerczewskiego: ul. Kiełcowska 43/53, 51-315 Wrocław. Telefon: 2530-75.

Obecnie chcielibyśmy napisać o... szybkości, z jaką niektórzy młodzi ludzie reagują na wiadomości, o których zasłyszeli. Otrzymaliśmy bowiem najświeższą pocztą listy, których autorzy chcą się dowiedzieć o terminy, w jakich są przeprowadzane wstępne eliminacje do teleturnieju wiedzy o lotnictwie, organizowanego przez Aerokluby PRL. Przykładowo: jeden z listów nadszedł od Czytelnika z Gniezna, drugi — z Jeleniej Góry.

Mówiąc najogólniej, stwierdzamy: za późno, Koledzy, zorientowaliście się. Eliminacje w Aeroklubie Poznańskim (co by tyczyło autora listu z Gniezna) odbyły się 28 marca br., o czym relacjonuje autor korespondencji zamieszczonej obok. Eliminacje zaś w Aeroklubie Jeleniogórskim przeprowadzone zostały 3 kwietnia br., o czym napiszemy w numerze następnym.

Sprawa jest dla nas trochę dziwna: jak stwierdziliśmy, teleturniej był szeroko rozpropagowany w środowiskach młodzieży, m.in. w porozumieniu z Kuratoriami Oświaty i Wychowania oraz prasą lokalną. Strzępy chociażby tych informacji powinny dotrzeć do zainteresowanych!

Cóż, w tym roku już dla niektórych sprawa jest nieaktualna, ale... wypadnie chyba spróbować szczęścia w roku przyszłym, prawda? I trzeba bardziej pilnować sprawy, aby „nie było sprawy", jak to młodzi mówią. (z)

AEROKLUB POZNAŃSKI

W Aeroklubie Poznańskim rozegrane zostały 28 marca eliminacje wstępne teleturnieju wiedzy o lotnictwie pod nazwą „Polskie Skrzydła". Dzięki współpracy z Kuratorium Oświaty i Wychowania Urzędu Wojewódzkiego w Poznaniu, zapewniono w nich szeroki udział młodzieży szkół średnich i ponadpodstawowych. W rozgrywkach wzięli również udział żołnierze. Regulamin oraz zestaw lektur pomocniczych do teleturnieju rozesłano do poszczególnych środowisk młodzieży w lutym br. Wstępny konkurs eliminacyjny polegał na udzieleniu pisemnej odpowiedzi na 20 pytań. Komisja dokonała oceny odpowiedzi uczestników i ustaliła zwycięzców. 1 miejsce ex aequo zajęli: Krzysztof Borowiak — członek naszego aeroklubu, modelarz z Gniezna oraz st. szer. Mirosław Onoszko, 2 miejsce — Mariola Dera — członkini sekcji spadochronowej AP (145 skoków), uczennica IV klasy liceum ogólnokształcącego w Poznaniu, 3 — Wiesław Bronowski — uczeń technikum z Poznania. Wszyscy uczestnicy otrzymali nagrody książkowe i dyplomy oraz znaczki klubowe. W imprezie uczestniczyło ponad 300 osób.

Odbyło się również spotkanie z pilotami wojskowymi,

KORESPONDENCJE

w którym wzięli udział oficerowie: Hieronim Kowalski, Ryszard Urbański i Czesław Ciodyk oraz członkowie sekcji spadochronowej AP — Mariola Dera i jej kolega Maciej Antkowiak (614 skoków). Wystąpił także zespół estradowy lotnictwa wojskowego.

*

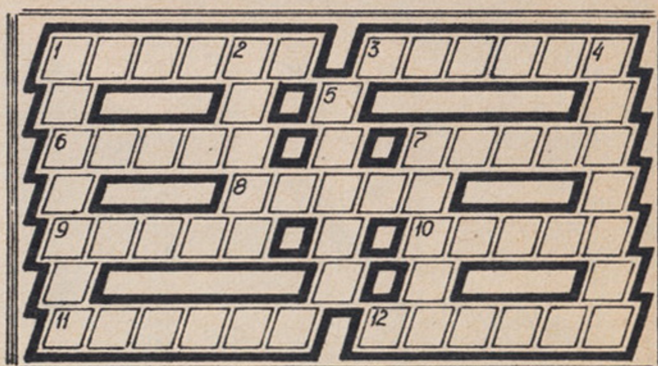
W marcu Aeroklub Poznański gościł delegację GST okręgu Cottbus z NRD, która przybyła z rewizytą do Poznania. Celem tego spotkania była koleżeńska wymiana doświadczeń w zakresie wychowania i szkolenia młodzieży lotniczej, organizacji pracy oraz udziału we wspólnie organizowanych imprezach sportowych. Obustronna współpraca, nawiązana w kwietniu 1971 r., przynosi konkretne korzyści. W r. ub., na przykład, skoczkowie z GST brali udział w okręgowych zawodach spadochronowych Wielkopolski, a szybownicy doskonalili swe umiejętności w lotach na lotnisku Aeroklubu Poznańskiego. Delegacje spadochronowe i szybowcowe AP brały udział w zawodach organizowanych na lotnisku w Neuhausen (NRD), zajmując tam poczesne miejsca oraz zjednując sobie ogólne uznanie za sportową postawę. Program rewizyty delegatów GST w Poznaniu obejmował, obok zatwierdzenia planu wspólnych imprez w roku 1976, zwiedzanie modelarni aeroklubu, a także spotkania w terenie, gdzie dyskutowano nad formami i metodami działania w zakresie popularyzacji lotnictwa sportowego w środowisku wiejskim.

*

Z inicjatywy zarządu Klubu Seniorów Lotnictwa przy AP, w klubie Dowództwa Wojsk Lotniczych odbyło się kolejne towarzyskie spotkanie seniorów. Lekarz specjalista z Warszawy dr Wł. Góra wygłosił prelekcję o chorobach wieku starczego i metodach przeciwdziałania im. Prelegent wyczerpujaco omówił osiągnięcia współczesnej geriatrii, udzielając jednocześnie praktycznych porad bezpośrednio zainteresowanym seniorom. Pracownik naukowy Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu mgr Leszek Kaliński wygłosił pogadanke o problemach rozwojowych krajów trzeciego świata. Uczestnikom zebrania wreczono pieknie wykonane plansze obrazujace zdjęcia wszystkich 86 seniorów.

Mgr Marian Gutowski

KRZYŻÓWKA



Poziomo: 1 — pionier lotnictwa polskiego (1863—1942), konstruktor szybowców; 3 — nazwa największej radzieckiej serii sztucznych satelitów; 6 — figura akrobacji lotniczej, looping; 7 — samolot o trójkątnych płatach; 8 — lotnicze skrzela; 9 — służy do sterowania przechyleniami samolotu; 10 — antonim lądowania; 11 — Orville i Wilbur — twórcy pierwszego samolotu z napędem spalinowym; 12 — francuski konstruktor lotniczy (1877—1958), twórca dwupłatowca używanego podczas I wojny światowej.

Pionowo: 1 — konstruktor radziecki, twórca licznej serii samolotów pasażerskich; 2 — w szybownictwie: otwarta lub standard; 4 — członek załogi „Apollo" we wspólnym locie z „Sojuz-19"; 5 — szyk samolotów podczas lotu grupowego: samoloty w szeregu — jeden obok drugiego; 7 — element silnika samolotu odrzutowego.

Opracował: JERZY KOZERSKI

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania do dnia 16.V.1976 r., rozlosowane zostaną nagrody w postaci BONÓW KSIĄŻKOWYCH.

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, wyłącznie na kartach pocztowych lub widokówkach.

ROZWIĄZANIE ARTYMOGRAFU
(z nru 8/1976 z dnia 22 lutego br.)

Hasło: ZASŁUŻONY DZIAŁACZ LOTNICTWA SPORTOWEGO

Znaczenie wyrazów: A — „Czapla"; B — wznios; C — „Wyżeł"; D — grad; E — Tu.

BONY KSIĄŻKOWE wylosowali: Józef Gigoń — ul. Szaflarska 126 A m. 94, 34-400 Nowy Targ; M. Dworzecki — ul. Akademicka 6, DS „Ika", 35-084 Rzeszów; Władysław Wieczorek — ul. Słowackiego 35, 42-570 Grodziec.

AEROKLUB POMORSKI

W ostatnią niedzielę marca br. obradowało w Toruniu walne zgromadzenie Aeroklubu Pomorskiego. W konferencji uczestniczyli przedstawiciele miejscowych władz z wicewojewodą S. Stefańskim, przewodniczącym Wojewódzkiej Komisji Kontroli Partyjnej, Z. Machowskim i prezydentem miasta, M. Rissmannem.

Walne zgromadzenie stało się okazją do zsumowania bogatego dorobku Aeroklubu Pomorskiego w okresie ostatnich dwóch lat. Skupiający ponad 600 członków klub ma w swych szeregach wielu pilotów, skoczków spadochronowych i modelarzy zaliczanych do ścisłej czołówki krajowej i wchodzących aktualnie w skład kadry narodowej. Toruńczycy mają w swym dorobku tytuły mistrzów świata i Polski. Na zgromadzeniu mówiono m. in. o perspektywach rozwoju aeroklubu, planowanej rozbudowie obiektów lotniskowych, zamierzeniach sportowych na nadchodzący sezon, a także o kłopotach toruńskich lotników.

Wyróżniający się w pracy społecznej i wynikach sportowych działacze i zawodnicy otrzymali odznaki i dyplomy. Odznaki „Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego" Zarząd Główny Aeroklubu PRL przyznał prezydentowi Torunia, inż. Marianowi Rissmannowi i instruktorowi aeroklubu, Andrzejowi Kalinowskiemu. Odznakę wraz z plakietką „Za zasługi dla Aeroklubu PRL" przyznano red. Tadeuszowi Władyce z „Gazety Pomorskiej". Czternastu młodych pilotów odebrało srebrne odznaki szybowcowe.

Bolesław Otręba



HISTORIA

Janusz Zieliński — Warszawa. Dziękujemy za uwagi dotyczące drukowanych przez nas artykułów z zakresu historii polskiego lotnictwa. Z uwagi na nawał materiałów z innych dziedzin lotnictwa i skromną objętość pisma — nie możemy zwiększyć częstotliwości publikacji na tematy historyczne.

MALOWANIE MODELI

Cezary Smętek — Ostrowiec Świętokrzyski. Przykłady malowania modeli plastykowych samolotów MiG-21, będących w służbie polskiego lotnictwa wojskowego, podaliśmy w numerze 41 naszego pisma z ub. roku (strona 22). Wyraźnie są tam zaznaczone szczegóły wymieniane w liście.

TECHNIKUM

Tadeusz Marcisz — Buczkowice. O szczegółach dotyczących technikum przyzakładowego w WSK — „PZL" Mielec radzimy dowiedzieć się w dyrekcji zakładów: Mielec — WSK — „PZL".

Leszek Piątkowski — Głubczyce. W Karolewie koło Kętrzyna istnieje 3-letnie Technikum Mechanizacji Rolnictwa, w specjalności agrolotniczej. W programie nauczania tegoż technikum są przedmioty związane z agrolotnictwem oraz szkolenie samolotowe. Wraz z maturą uczniowie mają szanse uzyskać licencję zawodową z kwalifikacjami pilota agrolotniczego.



Propozycje gdyńskiego „Dedala"

KĄCIK PORAD

Z prawdziwą przyjemnością pragnę Was zawiadomić, że odpowiadając na Wasz apel „Skrzydła dla wszystkich" powstał 30.I.1976 r. Klub Pilotów Lotni „Dedal" przy Zarządzie Zakładowym ZMS w Stoczni im. Komuny Paryskiej w Gdyni. Klub liczy 30 członków, w tym 3 kobiety.

Przerobiliśmy teoretyczny kurs lotniarski, opierając się częściowo na materiałach kursu szybowcowego, dodając zagadnienia związane z lotniarstwem. Dwóch członków klubu posiada przeszkolenie szybowcowe i spadochronowe (kierownik i zastępca). Posiadamy 1 lotnię typu „Seagull-3", projektujemy budowę 1 lotni klasy standard, 1 klasy otwartej, 1 sztywnopłata oraz 1 lotni dwuosobowej do szkolenia. Od maja planujemy zacząć szkolenie praktyczne. Chcemy też wystartować w I Mistrzostwach Polski Pilotów Lotni. Jadąc na mistrzostwa, po drodze zatrzymamy się w Odporyszowie nad Dunajcem, gdzie w latach 1866—1869 latał na lotni Jan Wnęk. Przeprowadzimy tam małą imprezę propagandową dla tamtejszych mieszkańców, gdzie dzieje tego pioniera lotnictwa są żywe po dzień dzisiejszy. Odbędą się loty pokazowe oraz położymy tablicę pamiątkową w miejscu gdzie Wnęk zginął, czcząc pamięć pierwszego pilota lotni. W styczniu 1977 r., jeśli rozegrane zostaną II Międzynarodowe Zawody Lotniarskie o puchar Zakopanego, to postaramy się również w nich startować. U siebie latać będziemy m.in. z 70 m skarpy nad morzem w miejscowości Jastrzębia Góra, wykorzystując bryzę morską. Przeprowadzone doświadczenia dadzą odpowiedź, czy możliwe są tego rodzaju loty żaglowe w Polsce. Tyle, jeśli chodzi o nasze plany.

Opracowaliśmy też Klubowy Regulamin Pilotów Lotni. Oto jego treść.

ZABRANIA SIĘ LOTÓW

1. **Przy wietrze ponad 8 m/s dla miękkopłatów, przy wietrze ponad 10 m/s dla sztywnopłatów.**
2. **Nad liniami wysokiego napięcia, kolejkami linowymi, wyciągami narciarskimi itp. poniżej 50 m.**
3. **Dla niepełnoletnich poniżej 16 lat.**
4. **Bez kasków ochronnych oraz specjalnego ubioru ochronnego.**
5. **W złych warunkach atmosferycznych lub gdy brak jest pełnej widoczności na całości przewidywanego odcinka trasy (nie mniej niż 1 500 m).**
6. **W bezpośrednim sąsiedztwie lotnisk (5 km).**
7. **O zmroku, w chmurach oraz we mgle.**
8. **Gdy pilot znajduje się w niedyspozycji.**
9. **Nad wodą, gdy pilot nie posiadł umiejętności pływania.**
10. **Bez aktualnych badań lekarskich.**

Opracowywując regulamin opieraliśmy się na międzynarodowych przepisach oraz dodaliśmy własne, naszym zdaniem bardzo potrzebne. Punkt 10, dotyczący badań lekarskich, dotyczy badań nie lotniczych lecz kontrolnych dla ludzi pragnących uprawiać sport.

Rozwijając w szerokim zakresie akcję pt. „Skrzydła dla wszystkich", proponuję założenie w „Skrzydlatej Polsce" w dziale KAL stałej rubryki pt. „Kącik Porad" dotyczącej lotniarstwa. Umieszczane byłyby w nim różnego rodzaju uwagi, spostrzeżenia, wskazówki oraz postulaty dotyczące zarówno pilotowania, jak i budowy lotni. Myślę, że taka rubryka byłaby bardzo potrzebna. Dla przykładu podaję pierwsze wskazania w razie lądowania w trudnym, nietypowym terenie zagrażającym zdrowiu pilota. Oto treść informacji:

LĄDOWANIE W TRUDNYM TERENIE

Każdego pilota lotni powinna cechować głęboka rozwaga oraz umiejętność przewidywania nietypowych sytuacji. Biorąc to pod uwagę, powinien on unikać lotów stwarzających zbędne ryzyko. Może się jednak zdarzyć, że początkujący lub mało doświadczony pilot znajdzie się w sytuacji nieprzewidzianej, lądując w najmniej oczekiwanym miejscu, np. na wodzie, na drzewach, linii wysokiego napięcia lub dachu budynku. Powinien wówczas wiedzieć jak się zachować, aby wyjść cało z tej przygody.

Jako były pilot szybowcowy, skoczek spadochronowy oraz ratownik wodny, pragnę udzielić kilku rad lądującym w takich okolicznościach.

LĄDOWANIE NA WODĘ

W czasie lądowania na wodę przed dotknięciem powierzchni nogami — odpinamy się z uprzęży. Obowiązuje tu żelazna zasada — **nie wcześniej niż przy dotknięciu!** Zdarzały się bowiem wypadki, że skoczkowie spadochronowi lądując na wodę, odpinali pasy i wpadali do niej z wysokości kilkudziesięciu metrów z tragicznymi dla siebie skutkami, będąc przekonanymi, iż znajdują się tuż nad jej powierzchnią. Złudzenie optyczne jest tak wielkie. W momencie wpadania bierzemy głęboki wdech i znalazłszy się w wodzie, szybko wyzwalamy się z uprzęży. Musimy przy tym zachować zimną krew i opanowanie. Nie wolno nam w żadnym przypadku wpadać w panikę. Po wyzwoleniu się z uprzęży przesuwamy dłonie po sterownicy do rury poprzecznej lotni (dźwigara) i po niej kierujemy się do rury krawędzi natarcia, starając się jak najszybciej wydostać spod lotni. Wydostawszy się spod niej, trzymamy się obu rękami za rurę krawędzi natarcia oraz obserwujemy zachowanie się lotni na wodzie. Może się bowiem zdarzyć, że pod powłoką lotni powstanie poduszka powietrzna, która utrzyma nam całą lotnię na powierzchni wody. W takim przypadku nie wolno pod żadnym pozorem odpływać od lotni. Nasza czynność sprowadza się tylko do wzywania pomocy. W wypadku, gdy lotnia zaczyna tonąć, pozbywamy się obuwia oraz krepujących nas części odzieży i odpływamy od niej, kierując się ku najbliższemu punktowi na brzegu. Zakładam przy tym, że umiemy pływać, gdyż loty w pobliżu wody nie są dla pilotów, którzy nie posiedli tej sztuki. Uwaga! Wskazane jest używanie kamizelek ratunkowych.

LĄDOWANIE NA DRZEWACH

Podczas lądowania na drzewach mocno ściągamy nogi razem, podciągając kolana pod brodę. Ręce krzyżujemy z przodu, chroniąc twarz za łokciami. Po zawiśnięciu na drzewie, o ile odległość do ziemi jest niewielka, ostrożnie odpinamy się z pasów i wybierając grubsze konary schodzimy na dół. Jeśli natomiast zawiśliśmy kilkanaście metrów nad ziemią, cierpliwie wzywamy pomocy, nie odpinając się z pasów, gdyż lepiej i bezpieczniej poczekać jakiś czas na drzewie, niż ryzykując zejście — spaść łamiąc przy tym w najlepszym wypadku rękę lub nogę.

LĄDOWANIE NA DACHU

O ile wylądujemy na dachu jakiejś budowli, wówczas wykonujemy jedną czynność — BŁYSKAWICZNIE ODPINAMY SIĘ Z UPRZĘŻY! Zapobiegnie to ściągnięciu nas na ziemię, co mogłoby być tragiczne w skutkach. Dla tego m.in. powinniśmy latać w uprzęży szybko odpinalnej. Na dachu poruszamy się ostrożnie, na kolanach, jeśli dach jest stromy, szukając okienka wyjściowego lub oczekujemy pomocy.

LĄDOWANIE NA PRZEWODACH WYSOKIEGO NAPIĘCIA

Przed zawiśnięciem na przewodach wysokiego napięcia, staramy się uniknąć uderzenia ciałem o linię. Po zaczepieniu się na przewodach zachowujemy się spokojnie, nie odpinamy się z uprzęży, oczekując pomocy. Podczas udzielania pomocy zwracamy baczną uwagę, czy przeprowadzana akcja ratunkowa nie zagraża nam lub uczestnikom porażeniem.

Na zakończenie życzę wszystkim pilotom, aby z porad tych nigdy nie musieli korzystać!

Kierownik Klubu Pilotów Lotni „Dedal"
LESZEK BEDNARSKI — Gdynia



Piloci lotni z wrocławskiej Mera-Elwro podczas tegorocznych lotów w Jeżowie.
Zdjęcia: Michał Smolański (2)

NOWI CZŁONKOWIE KAK

243. **KOSMALA Zbigniew-Fryderyk**, 20-001 Lublin, ul. Jedności Robotniczej 12 m. 54. Konstruktor-technolog. Interesuje się lotniami. Zbudował i oblatuje lotnię-miękkopłat klasy otwartej.

244. **WAWRYTKO Wojciech**, 34—500 Zakopane, os. Łukaszówki I/39. Uczeń technikum. Lat 18. Interesuje się lotniami.

245. **ŚLIWIŃSKI Zbigniew**, 34—500 Zakopane, ul. Chałubińskiego 42B. Uczeń technikum. Lat 18. Interesuje się lotniami.

246. **KORWACKI Zenon**, 27-133 Brody Iłżeckie, Górki 275. Kierowca samochodowy. Lat 27. Interesuje się lotniami.

247. **ZARĘMBA Leonard**, 20-436 Lublin, ul. Kunickiego 124 m. 2. Inżynier. Lat 46. Interesuje się lotniami.

248. **LEWANDOWSKI Mirosław**, 72-600. Świnoujście, ul. Hołdu Pruskiego 6 m. 2. Uczeń Technikum Mechanicznego. Lat 19. Interesuje się lotniami i modelarstwem lotniczym.

249. **KAJDANIAK Marek**, 60-768 Poznań, ul. Matejki 37 m. 4. Inżynier mechanik. Lat 24. Skoczek spadochronowy AP. Interesuje się lotniami.

SMUGI NA NIEBIE (3)



Napisał: Płk dypl. pil. RYSZARD GRUNDMAN

— Prawy zakręt! — mówi Zygmunt, jakby dla ostudzenia rozpalonych głów.

Zwijamy się w zakręcie, akcentując głęboki przechył. Dobrze. Na ostatnim odcinku kręgu szarpią nas strugi rozkołysanego powietrza, które przed chwilą sami poruszyliśmy. Sterami odpieramy te ciosy i znowu Zygmunt:

— Lewy zakręt!

Przenosi mnie z góry w dół. Raz celowałem skrzydłem w niebo, a teraz wiszę pod Jurkiem, 300 metrów od widowni, bo walimy też z przechyłem, żeby krąg wyszedł efektowniej.

Jeszcze dwa zakręty i znad południowej krawędzi lotniska spadamy z przeniżeniem nad trybunę. Drążek na siebie, wyrównanie i płaskim lotem dochodzimy do punktu rozpuszczenia szyku. Dosyć na dzisiaj. Dziewięć minut takiej karuzeli z ciągłymi przeciążeniami, z prędkością od stu do dwustu pięćdziesięciu metrów na sekundę, ze zmianą wysokości w skali od pięćdziesięciu do dwóch tysięcy metrów stale w polu widzenia tysięcy ludzi zupełnie wystarczy, żeby pokaz czuło się w mięśniach, krzyżu i głowie. Organizm też ma swoje prawa.

W ustalonym punkcie Zygmunt wykręca inmelmana, my odpadamy w ostrych zwrotach bojowych każdy pod innym kątem. To także musiało zaskoczyć ludzi. Moment i nie ma już szyku, pękł w mgnieniu oka jak bańka mydlana. Są tylko pojedyncze samoloty podchodzące do lądowania w jednakowych odstępach czasu: pierwszy, drugi, trzeci...

Wyskakujemy z kabin. Mechanicy szybko podają nam czapki z niebieskim otokiem i odkrytym wozem, spoglądając na poruszone tłumy, podjeżdżamy do trybuny. W takiej chwili, w sypiących się zewsząd słowach uznania, człowiek traci nieco głowę. Gubi się, nie zapamiętuje twarzy gratulujących, uśmiechem kwituje swoje zażenowanie, chciałby wycofać się i nie słuchać komplementów, ale to jest niemożliwe. Długo nie milkną oklaski na trybunach, biją brawo tysięczne tłumy widzów. Dopiero potężniejący szum silników lotniczych zagłusza tę owację i możemy wreszcie nieco odetchnąć. Na oczach ludzi startuje grupa myśliwskich Migów, które wezmą udział w wielkiej defiladzie powietrznej. Na jej czele frontowy pilot pułku „Warszawa", pułkownik Chromy. Samoloty znikają na horyzoncie, ale niebawem wrócą.

DELTA

Prędkość i precyzja to wartości typowe dla współczesnego lotnictwa. Występują one nie tylko w samym układzie sprzętu i systemie dowodzenia, lecz także w decyzjach, które często musimy podejmować, dysponując ograniczonym czasem.

Decyzja utworzenia „delty", nowego szyku akrobacyjnego, nawet jak na lotnictwo była zaskakująco szybka. Dotychczas lataliśmy w składzie „trójki" i „piątki", ale przypadek podsunął nam myśl sformowania bardziej atrakcyjnego — i oczywiście trudniejszego — układu.

W 1958 roku, na dwa dni przed pokazami nad Wisłą, tak zwaną operacją „X", przyleciało do pułku „Warszawa" osiem maszyn, które miały utworzyć dwa bliźniacze zespoły w szyku romb. Podczas pokazów obydwa zespoły, prowadzone przez majora Hermaszewskiego i majora Kowalskiego, miały wykonać figury wyższego pilotażu w jednakowym czasie w polu widzenia publiczności. Po ich występie planowany był pokaz naszej „piątki".

W jednym z tych zespołów znajdował się major Zadara, dobrze znany naszej grupie z okresu, gdy kiedyś w różnych jednostkach stacjonowaliśmy na wspólnym lotnisku. Powitałem Zadarę serdecznie i tak dla żartu powiedziałem, żeby rzucił w diabły swoje towarzystwo w rombie i przeniósł się do naszego zespołu. Spojrzał na mnie zdziwiony, ale po chwili odparł, że owszem, uczyni to z przyjemnością, jeśli znajdzie się dla niego miejsce. Roześmieliśmy się obaj i, zdając sobie sprawę z nierealności tego pomysłu, poszliśmy do kasyna.

Coś jednak zakiełkowało, bo jeszcze tego dnia powróciliśmy do tej sprawy. Rozmowa toczyła się w szerszym gronie.

— Fantazja? Chwileczkę, zastanówmy się — mówiłem — czy coś z tego nie wyjdzie. Dlaczego Mietek nie mógłby stanąć między Staśkiem i Edkiem? Byłaby to piękna figura geometryczna, idealny trójkąt złożony z sześciu samolotów. Dotychczas lataliśmy klinem. Mietek zamknąłby ten klin, tworząc dolne ramię trójkąta, jego podstawę. O, tak — pokazałem, rysując na serwetce krzyżyki sa-

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

PORTRETY LOTNIKÓW

Propagowanie lotnictwa to przede wszystkim popularyzowanie jego ludzi. Tych wszystkich, którzy na to w pełni zasługują. A lotników, szczególnie znakomitych — zarówno w lotnictwie cywilnym jak i wojskowym — mamy naprawdę wielu. Czy są oni popularyzowani poza środkami masowego przekazu?

W ubiegłym roku oglądałem kilkanaście prac artystów plastyków, poświęconych lotnictwu. Po obejrzeniu wszystkich dzieł byłem zaniepokojny poziomem prac niektórych naszych artystów. Ich wizja lotnictwa, ludzi, samolotów, budziła zastrzeżenia. Ale nie tylko moje. Trudno było zrozumieć ich dzieła, widzenie współczesnego lotnictwa. Cóż, pomyślałem sobie wtedy, takie dzieła mogą tworzyć tylko osoby, które lotnictwo znają z książek, filmu lub jednorazowego pobytu na lotnisku.

Niektóre bowiem prace przypominały mi po prostu malowidła jarmarczne. Po zastanowieniu się doszedłem do wniosku: im bardziej niezrozumiały jest obraz, tym większa nieznajomość tematu. Ciekawe, że plastycy, którzy byli pilotami czy skoczkami spadochronowymi, nigdy nie malowali koślawych szybowców, samolotów, śmigłowców. Były to rysunki artystyczne, ale także poprawne pod względem technicznym.

Czy koniecznie trzeba udziwniać lotnictwo w plastyce, jak to próbują nieudolnie i to z nie najlepszym skutkiem robić niektórzy plastycy? Plastycy radzieccy, francuscy, angielscy czy amerykańscy tworzą dzieła, które się podobają. Można je obejrzeć w muzeach, galeriach sztuki, wystawach okolicznościowych. Zachwyca nie tylko ich piękno, artyzm, ale i pietyzm szczegółów lotniczych. Oglądając takie dzieła nikt nie powie, że samolot to kawał belki, straszydło lub jakaś ryba latająca.

W Związku Radzieckim jest wiele osób parających się plastyką lotniczą. Są wśród nich rysownicy, rzeźbiarze, graficy, artyści-malarze, których dzieła zyskały sobie nie tylko wysoką ocenę znawców przedmiotu, ale są szybko rozkupywane przez muzea, galerie sztuki oraz instytucje lotnicze. W niektórych krajach działają kluby. Na przykład Bractwo Artystów Lotniczych Wielkiej Brytanii jest stowarzyszeniem dość szczególnym. Przede wszystkim dba o poziom artystyczny prac swych członków, organizuje wystawy itp. Uzyskanie członkostwa tego bractwa nie należy do łatwych; trzeba po prostu reprezentować określony poziom artystyczny. Pierwszorzędnych plastyków lotniczych ma także Francja i USA.

Warto zastanowić się nad stworzeniem grupy artystów lotniczych w naszym kraju. Piszę o tym dlatego, ponieważ sekcja plastyczna Klubu Twórców Lotniczych w latach 1971—1975 nie wykazała większych inicjatyw w tej dziedzinie. A może by tak ożywić wspomnianą akcję plastyczną KTL?

Jeśli już niektórzy nasi plastycy nie umieją malować poprawnie aparatów latających, proponuję im przystąpić do portretowania naszych sławnych lotników. Odczuwa się dotkliwy brak takich portretów w naszym kraju. Na przykład w instytucjach lotniczych, przedsiębiorstwach, klubach, nie tylko nie prezentujemy artystycznych zdjęć naszych lotników, ale zupełnie nie myślimy o ich portretowaniu. Nie muszę podkreślać, że portret lotnika to ogromne wyróżnienie zarówno dla niego samego jak i jego twórcy.

Apeluję do plastyków: portretujcie naszych najlepszych lotników. Jest to wdzięczne pole do pracy dla twórcy spełniającego jednocześnie rolę popularyzatora lotnictwa.

obserwator

molotów. — Dobre, prawda? Jest coś nowego czy nie? Wyobrażacie sobie, jaki to byłby kawał! Spiker przygotowany jest na to, że przyleci piątka, dziennikarze też, a tu ładujemy się szóstką. Wspaniała zabawa!

Wspaniała na razie w naszej wyobraźni. Nie braliśmy pod uwagę ani planu pokazu, ani braku treningu w nowym zespole, ani zgody przełożonych. Po prostu głowy pracowały.

— Chodźmy z tym do Zygmunta — zaproponował wreszcie Edek. — Od niego trzeba zacząć. Jak on się nie zgodzi, dalej nie pójdziemy.

Racja. Rzecz dotyczy przecież lotu. W powietrzu Dębowski nie jest tylko kolegą, staje się dowódcą, któremu każdy z nas musi się podporządkować. Sprzeczki i żarty mogły dotyczyć tylko „spraw ziemskich", a nie pokazu. Wtedy obowiązuje zasada pełnej zgodności.

— Zygmunt jest oblatywaczem — kontynuował Edek. — Należy przypuszczać, że z tego tytułu cośkolwiek na lotnictwie się zna. Jak mu wyklarujemy, co i jak, powinien się zgodzić...

Dębowski nawet nie drgnął, gdy zaskoczyliśmy go oryginalnym pomysłem. Usiadł nad kartką papieru, narysował figurę, podumał dłuższą chwilę i wreszcie zwrócił się do Zadary:

— Poleciałbyś, Mietek? Naprawdę?

— Właśnie dlatego przyszliśmy do ciebie. Oczywiście, żebym poleciał. Masz wątpliwości?

— Żadnych. Klawo jest. W takim razie nie polecimy!

— Cooo? — wyrwało się nam jednocześnie. — Dlaczego?

Zygmunt pokiwał głową, co miało oznaczać dezaprobatę lub współczucie.

— Tak nie można, jesteśmy w wojsku. Nie możecie tego zrozumieć? Program jest ustalony, na nas będzie patrzeć cała Warszawa, masa ludzi — powiedział i zamilkł. Coś ważył w sobie. Nie przerywaliśmy mu tego milczenia. Wiedzieliśmy, co to znaczy: cała Warszawa... Rozumieliśmy wagę odpowiedzialności, którą brał na swoje barki Zygmunt.

— Widzicie — odezwał się po chwili — z Mietkiem dawno nie lataliśmy. Miałby lecieć za mną, cały czas w strudze gazów, ściśnięty z obu stron samolotami bocznych. Niełatwe... — zamyślił się znów. — Mietek, powiedz prawdę — zwrócił się jeszcze raz do Zadary — przemyślałeś to? Widzisz siebie na tej pozycji?

Zadara potwierdził ruchem głowy.

— Mam propozycję — wtrąciłem się. — Chodźmy do generała. Jest dziś na lotnisku, ma obserwować ostatni trening. Może pozwoli spróbować? Ostatecznie, jak się Mietek nie utrzyma, to odejdzie z szyku i będziemy kręcić sami. Nic przecież nie ryzykujemy. No, szkoda czasu, Mieciu. Idziemy!

Poszliśmy. Dowódca zainteresował się naszym pomysłem. Mówił Zygmunt, powoli, rozważnie, starannie dobierając słowa. Wszak szło o sprawę trudną, zgoła wyjątkową.

— Dobrze — orzekł wreszcie generał. — Lećcie. Zobaczymy, jak to wygląda i wtedy zadecydujemy. Pamiętajcie, jutro pokazy, na treningi nie ma czasu!

Więc wystartowaliśmy jak zwykle i Mietek z nami. Ładnie dołączył do szyku, wcisnął się na swoje miejsce, zameldował, że „siedzi" i — zaczęliśmy kręcić. Pilotaż w poziomie wychodził dobrze. Zygmunt, uspokojony takim wstępem, poderwał nas do figur pionowych. Bez żadnej taryfy ulgowej dla nowicjusza, po prostu tak, jak mieliśmy latać jutro nad Wisłą. Wyszło wszystko, nawet beczka w poziomie. Świetny partner z tego Zadary, ma głowę na karku, a nie owocarnię, jak to się dawniej mówiło.

Po lądowaniu i opuszczeniu kabin rąbnąłem go swoją niewyważoną ręką.

— W dechę, Mietek! Nie ma siły. Dowódca na pewno pozwoli.

Dostaliśmy rzeczywiście zgodę. Generał nie tylko pozwolił, ale też uścisnął nam dłonie za zgrany pilotaż.

— Szóstka — powiedział. — Gratuluję. Lataliście dziś na szóstkę.

Tak więc wiedzieliśmy już, że zamiast „piątki" Warszawa zobaczy po raz pierwszy nowy układ szyku, efektowną „deltę". Przyjaźń wśród nas, pilotów, związanych w jeden nierozerwalny zespół, żywiących ku sobie pełne zaufanie, zwyciężyła. Wystarczył jeden jedyny trening, jedna ostra próba, aby zmienić pierwotny plan pokazu. Major Kowalski stracił pilota w swoim rombie, ale pogodził się z tym, gdy wykręciliśmy w powietrzu pełny repertuar. Ci, którzy nas obserwowali podczas tego lotu, zgodnie orzekli, że „delta" robi mocne wrażenie. Niczego więcej od nich nie oczekiwaliśmy.

Interesowały nas oczywiście treningi naszych kolegów. Latali, co trzeba obiektywnie przyznać, dobrze. Jeśli w ubiegłym roku naszą „piątkę" fotografowali i wynosili na szczyty reporterzy z różnych stron, to teraz, po upływie kilkunastu miesięcy, okazało się, że pilotów tej klasy jest w naszym lotnictwie znacznie więcej. Zamiast jednego zespołu, aż trzy na raz miała oglądać Warszawa. Romb Hermaszewskiego mógł wprowadzić w zachwyt nie tylko widzów znad Wisły, ale i specjalistów znających się na lotnictwie. To naprawdę była klasa i poziom godny najwyższego uznania.



Podczas jednego z treningów, gdy kręcili nad lotniskiem, rzuciłem uwagę:

— Ostro idą!

Stojący obok mnie Bogusz obserwował ich ze stoperem w ręku.

— Beczka w pięć sekund — powiedział. — My nie zejdziemy niżej ośmiu.

Trójkąt złożony z sześciu samolotów zajmuje większą przestrzeń niż romb. Bogusz i Mielczarek, ustawieni na skrajnych pozycjach i najbardziej oddaleni od siebie, będą musieli dobrze napracować się sterami, żeby utrzymać się w tej samej płaszczyźnie. Nic tu nie wymyślimy, trzeba kręcić jak dotychczas, bo inaczej szyk pęknie i każdy pójdzie w swoją stronę.

Powiedzieliśmy Hermaszewskiemu, jak oceniamy występ jego rombu. Przyjął nasze słowa z zadowoleniem i zapytał, co nasz zespół, nazywany już „warszawskim", przygotuje na przyszły rok? Dębowski uśmiechnął się tajemniczo.

— Jak zrobimy, to zobaczycie — wyjaśnił lakonicznie. — Bezczynnie nie siedzimy...

Hermaszewski też nie zdradzał swoich planów. Zaczęło się rodzić poczucie rywalizacji. Nie byliśmy już jedynymi akrobatami, w każdej niemal jednostce myśliwskiej powstawały nowe grupy pilotażowe. Zanosiło się na ostrą konkurencję, która mogła tylko cieszyć.

*

Operacja „X" nad Wisłą to pokaz współczesnego desantu z uchwyceniem przyczółka połączony w drugim punkcie programu z występem lotnictwa sportowego i wojskowego. Desant miał być przeprowadzony na wysokości Czerniakowa, dokładnie tam, gdzie w dramatycznych dniach powstania warszawskiego forsowali Wisłę piechurzy z 1 Armii.

Nie oglądałem tego desantu, ponieważ w tym czasie czekaliśmy w kabinach na sygnał startu. Przypomnę ,więc tylko, sięgając do programu i sprawozdań, że do złudzenia przypominał on fragment działań bojowych. Najpierw artyleria ostrzelałaześrodkowanym ogniem przyczółek, potem bombowce zrzuciły swój ładunek, a gdy z praskiego brzegu ruszyła piechota na pontonach, stawiając szeroką zasłonę dymną, na niebie pojawiły się myśliwce. Przybyły w porę, bo „nieprzyjaciel" też skierował w powietrze swoje samoloty. Na oczach tysięcy widzów rozegrała się walka powietrzna. Za piechurami, którzy jako pierwsi wdarli się na skrawek brzegu, przybyły czołgi i — coś zupełnie nowego — śmigłowce z chłopcami w czerwonych beretach. Kombinowane uderzenie zakończyło się pełnym sukcesem. Po pięćdziesięciu minutach „zażartej walki", prowadzonej w dymie, ogniu i huku, przyczółek wpadł w ręce atakujących. Widzowie, zwłaszcza ci, którzy pamiętali tragizm wrześniowych nocy w czterdziestym czwartym, mogli porównać kolosalną różnicę obrazu działań, postęp w uzbrojeniu wojska, zobaczyć na własne oczy zgraną współpracę lotników z piechurami i czołgistami, wreszcie spadochroniarzy wysadzonych wprost na polu imitowanej walki, znakomicie wyszkolonych, szybkich i odważnie rzucających się na punkty oporu „nieprzyjaciela".

Po desancie odbyły się pokazy lotnictwa sportowego. Z klucza samolotów Aeroklubu Warszawskiego, prowadzonych przez Elżbietę Pogorzelską, trójka spadochroniarzy — Lipowczan, Jeske i Szczepański — wykonała skok do Wisły. Efektowną wiązankę figur zaprezentował akrobacyjny „Jastrząb" (nie pamiętam już, niestety, nazwiska pilota) i Zlin, za którego sterami siedział znany i popularny w Warszawie pilot Adamiec.

DOKOŃCZENIE NASTĄPI

Wielkie wytwórnie małych samolotów w USA zaczynają uważać za punkt honoru zawodowego wypuszczanie co roku nowych modeli samolotów, podobnie jak czynią to firmy samochodowe. Najczęściej są to zresztą modyfikacje już istniejących typów. Przykładem takiej „nowości roku 1976" jest samolot służbowy (dyspozycyjny) Piper „Cherokee Lance". Jest to wersja już wcześniej produkowanego modelu „Cherokee Six", wyposażona jednakże w chowane podwozie, zapożyczone (z pewnymi zmianami) z innego modelu wytwórni, mianowicie z „Cherokee Arrow-II". Tak więc z połączenia płatowca jednego typu z podwoziem drugiego i z innym silnikiem powstał nowy, atrakcyjny model samolotu na nadchodzący sezon.

„Cherokee Lance" jest sześciomiejscowym, jednosilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji całkowicie metalowej.

Płat, bez zmian w porównaniu z modelem „Six" (z wyjątkiem węzłów zabudowy podwozia), jest dwudzielny o stałym, laminarnym profilu, rozszerzonym przy kadłubie. Konstrukcja jednodźwigarowo-kesonowa, z kesonem noskowym. Wąskie, szczelinowe klapy mają obniżoną oś obrotu i napęd ręczny. Lotki typu Friesego.

Kadłub samolotu został zapożyczony z dwusilnikowego samolotu „Seneca-II", jest on zresztą prawie identyczny jak w modelu „Six". Charakteryzuje się prostymi liniami i niemal prostokątnym przekrojem. Obszerna kabina typu samolotowego mieści pilota i pięciu pasażerów w sześciu indywidualnych fotelach. Na życzenie można wstawić siódmy, węższy fotel między środkową parę. Środkową i tylną parę foteli można wyjmować, robiąc miejsce dla ewentualnego ładunku. Wejście do kabiny przez przednie drzwi z prawej strony i duże tylne drzwi z lewej strony kadłuba. Samolot ma dwa bagażniki: przedni — 0,2 m³ (za przegrodą ogniową) i tylny — 0,6 m³ (za kabiną).

Usterzenie wolnonośne. Usterzenie pionowe skośne, klasyczne. Usterzenie wysokości płytowe o obrysie prostokątnym z klapką dociążająco-wyważającą.

Podwozie trójkołowe, całkowicie chowane w locie, wyposażone jest w urządzenie wypuszczające automatycznie podwozie, gdy prędkość samolotu spadnie poniżej 185 km/h. Ponadto urządzenie nie pozwala schować podwozia, dopóki prędkość po starcie nie przekroczy 155 km/h. Pilot może wyłączyć urządzenie, jednakże wtedy zapala się błyskająca czerwona lampa.

Napęd samolotu stanowi płaski, sześciocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik wtryskowy Lycoming IO-540 K1A5 o mocy 300 KM. Silnik wyposażony jest w nowy system zasilania w powietrze, z chwytem po lewej stronie osłony, oraz w nowy system wydechowy — zapewniające minimalne straty mocy we wlocie i wydechu.

Śmigło dwułopatowe, przestawialne typu Hartzell. Pojemność skrzydłowych zbiorników paliwa wynosi łącznie 370 l.

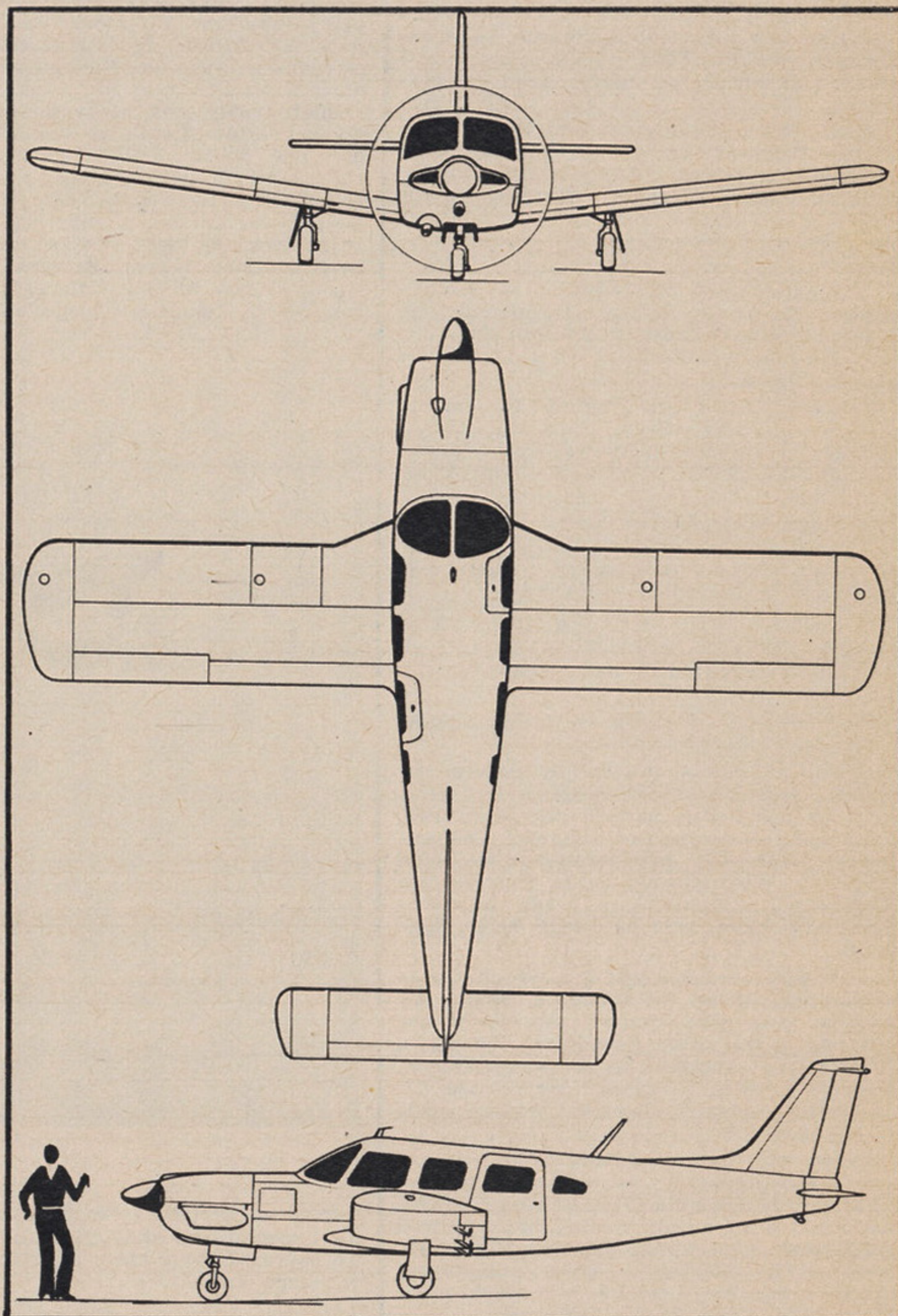
J. Ś.

DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 10,00 m, długość — 8,44 m, wysokość — 2,50 m, pow. nośna — 16,2 m², wydłużenie — 6,2, średnica śmigła — 2,03 m.

Masy: Masa własna — 867 kg, ładunek użyteczny — 760 kg, masa całkowita — 1 634 kg, obciążenie pow. — 100 kg/m², obciążenie mocy — 5,4 kg/KM.

Osiągi: Prędkość max. — 306 km/h, prędkość przelotowa — 290 km/h, wznoszenie — 5,1 m/s, pułap praktyczny — 4 500 m, zasięg — 1600 do 1800 km, start na 15 m — 500 m, lądowanie znad 15 m — 510 m.



SAMOLOT DYSPOZYCYJNY PIPER „CHEROKEE LANCE"



SAMOLOTOWE mistrzostwa ŚWIATA

Z OBRAD KOMISJI LOTNICTWA OGÓLNEGO FAI

Kolejne posiedzenie Komisji Lotnictwa Ogólnego (CIAG) Międzynarodowej Federacji Lotniczej odbyło się 24 lutego br. w Paryżu. Uczestniczyli w nim delegaci Austrii, Belgii, Finlandii, Francji, Hiszpanii, Holandii, Jugosławii, Luksemburga, Norwegii, Polski, RFN, Szwajcarii, Szwecji, USA i Wielkiej Brytanii. W obradach brał również udział prezydent FAI B. Duperier oraz dyrektor generalny FAI E. Hennecart. A oto najważniejsze z problemów i decyzji wiosennej sesji CIAG.

Pierwsza grupa zagadnień to sport samolotowy, przyjmujący w krajach członkowskich FAI coraz wyraźniejsze ramy organizacyjne.

W 1975 r. w Szwecji przeprowadzono I Mistrzostwa Świata Samolotów Lekkich. Brało w nich udział 39 pilotów z 12 państw. Piloci startowali przede wszystkim na samolotach Cessna 150 i 175, przyjmując do obliczeń prędkości 120—130 km/h. Głównymi elementami punktowanymi była dokładność i regularność lotu po trasie, odszukiwanie znaków i różne warianty lądowań. Mistrzostwa trwały 2 dni i były bardzo udane, zarówno pod względem organizacyjnym jak sportowym. Mistrzem świata został reprezentant gospodarzy J. O. Friskaw.

Na posiedzeniu Komisji ustalono, że następne Mistrzostwa Świata Samolotów Lekkich odbędą się w dniach 11—14 sierpnia 1977 r. na lotnisku Wels w Austrii. Zatwierdzono również regulamin tych mistrzostw, będący udoskonaleniem poprzedniego. Tak wczesne decyzje w tej sprawie mają na celu odpowiednie przygotowanie się aeroklubów narodowych do tej ważnej i interesującej imprezy samolotowej. Miejmy nadzieję, że wśród przygotowujących się będą także polscy piloci.

W 1976 r. zgodnie z wcześniejszymi ustaleniami odbędą się Rajdowe Mistrzostwa Świata, rozgrywane dwuetapowo. Pierwszy etap to 10 rajdów eliminacyjnych (w zasadzie jednodniowych), rozgrywanych w różnych krajach, z których 4 najlepsze wyniki załogi lub pilota stanowią podstawę zakwalifikowania się do finału. Mimo odmiennych propozycji (m.in. Polski i Austrii) zadecydowano, że finał mistrzostw będzie jednodniowy, a o tytule mistrza świata decydować będzie suma punktów z eliminacji i finału. Głównymi elementami punktowymi w rajdach jest przelot po nakazanej trasie, zidentyfikowanie obiektów i dokładność lądowania. W odróżnieniu od Mistrzostw Świata Samolotów Lekkich, wymagania co do dokładności i regularności lotu po trasie są mniejsze, brak też różnych wariantów lądowań. Trasy są wyraźnie dłuższe (po kilkaset kilometrów), często kilkuetapowe.

CIAG zatwierdziła następujące **rajdy eliminacyjne** do Rajdowych Mistrzostw Świata w 1976 r.:

1. **Rajd Genewski — Genewa (Szwajcaria), 19—20.VI.**
2. **Rajd Wenecki — Wenecja (Włochy), 28.VI.**
3. **Rajd Alpejski — Wels (Austria), 24—25.VII.**
4. **Rajd Baden-Baden — Baden-Baden (RFN), 1—4.VII.**
5. **Puchar Joffeux — Tissot — Biarritz (Francja), 22—23.V.**
6. **Międzynarodowy Rajd Blackpool — Blackpool (Wielka Brytania), 4—6.VI.**
7. **22 Rajd Channel — Jersey (Wielka Brytania) 7—9.V.**
8. **Rajd Europejski FAI -- Austria — Włochy — Francja, 5—12.IX. (2 etapy będą 2 eliminacjami).**

Rajd Europejski FAI odbędzie się ostatecznie w dniach 5—12.IX.1976 r. na trasie: Graz — Wenecja — Monaco — Walencja — Grenchen — Darmstadt — Epernay — La Baule — Jersey — Quiber — Paryż. Dwa wybrane etapy stanowić będą również eliminację do Rajdowych Mistrzostw Świata.

EDWARD POPIOŁEK
Korespondencja z Paryża

Kalendarz Imprez Lotniczych FAI na 1976 r., oprócz eliminacyjnych rajdów do mistrzostw świata, przewiduje jeszcze 10 imprez rajdowych. Łącznie jest ich więcej niż w roku ubiegłym, co świadczy o dalszym rozwoju tej dziedziny sportów lotniczych.

CIAG dyskutowała również propozycję Aeroklubu Wielkiej Brytanii, dotyczącą organizacji w 1978 r. Mistrzostw Świata Formuły I (pylonów). Pylony — to lekkie, budowane amatorsko samoloty, przystosowane do szybkich lotów w ograniczonej przestrzeni (w granicach lotniska). Zawody polegają na uzyskaniu największej prędkości na 1-milowej trasie wzdłuż pasa startowego, co czyni imprezę bardzo widowiskową. Sport ten uprawiany jest w Anglii, USA, Kanadzie i sporadycznie w Szwecji i Francji. Komisja zaakceptowała wstępnie propozycję Wielkiej Brytanii zorganizowania pierwszych tego rodzaju mistrzostw świata w 1978 r.

Oprócz spraw sportowych, przedmiotem obrad Komisji Lotnictwa Ogólnego były prace nad ujednoliceniem we wszystkich krajach członkowskich FAI przepisów, dotyczących przestrzeni powietrznej dla lotnictwa sportowego i turystycznego. Ciekawą propozycję przedstawił delegat Szwecji S. Hugosson. Przewiduje ona m.in. strefę lotów VFR bez ograniczeń do wysokości 300 m nad teren względnie do poziomu lotnego FL 100.

Komisja rozpatrzyła propozycję Szwajcarii o wprowadzeniu świadectw sprawności pilota, mających na celu ujednolicenie oceny umiejętności i doświadczenia pilotów samolotowych. Propozycja przewiduje 5 stopni świadectw, dokumentowanych również odpowiednimi odznakami (w Polsce były też próby wprowadzenia odznak pilotów samolotowych). Uznano propozycję szwajcarską za dobrą, lecz zbyt skomplikowaną. Aerokluby narodowe proszone są o przesłanie uwag, które posłużą do opracowania wersji uproszczonej.

W wyniku wyborów przewodniczącym Komisji na 1976 r. został ponownie JOSEPH BLOND (Francja), I wiceprzewodniczącym H. OTTLEY (USA), II — T. KIRKVAAG (Norwegia), sekretarzem — J. MILHAUD (Francja).

Następne posiedzenie Komisji odbędzie się w dniach 21—22 lutego 1977 r. w Paryżu.

Na zakończenie chciałbym podkreślić, że dzięki działaniu Komisji Lotnictwa Ogólnego FAI, sprecyzowane są kierunki rozwoju światowego sportu samolotowego. Konieczne więc będzie uwzględnienie ich w naszym kraju. Udział reprezentantów Polski w Mistrzostwach Świata Samolotów Lekkich oraz Rajdowych Mistrzostwach Świata powinien być konkretnym celem dla pilotów sportowych i działaczy aeroklubowych. I jeszcze uwaga: uczmy się procedury radiowej w języku angielskim, bo to jest pierwszy i zasadniczy warunek startów zagranicznych.

Czy polscy piloci wystartują w samolotowych mistrzostwach świata? A jeśli tak, to kiedy i na jakim samolocie? A może na takim jak na zdjęciu samolocie „Rallye-100-Tourisme"?



ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu (FAI).

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa 1

Telefony:
27-33-78 — redaktor naczelny i sekretariat
27-52-60 — redaktorzy działów

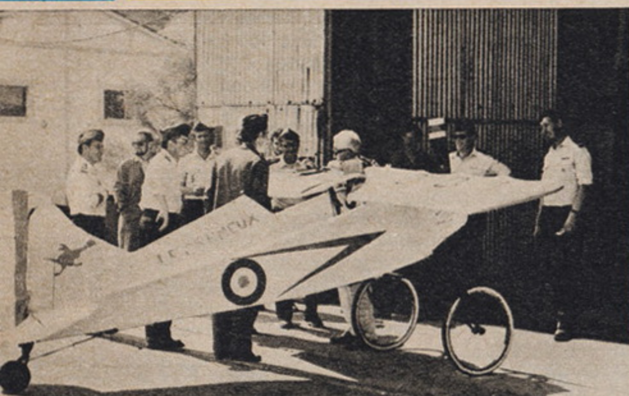
WYDAWCA
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9
ul. Kazimierzowska 52,

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, JOLANTA KALITA — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.
WARUNKI PRENUMERATY: Prenumeratę na kraj przyjmują Oddziały RSW „Prasa-Książka-Ruch" oraz urzędy pocztowe i doręczyciele — w terminach: do 25 listopada — na I kwartał, I półrocza roku następnego i na cały rok następny; do dnia 10 miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty — odpowiednio na II kwartał, II półrocze i III kwartał. Cena prenumeraty rocznej — zł 156.—, półrocznej zł 78.—, kwartalnej zł 39.— Jednostki gospodarki uspołecznionej, instytucje i organizacje społeczno-polityczne składają zamówienia w miejscowych Oddziałach RSW „Prasa-Książka-Ruch". Zakłady pracy i instytucje w miejscowościach, w których nie ma Oddziałów RSW, oraz prenumeratorzy indywidualni zamawiają prenumeratę w urzędach pocztowych lub u doręczycieli. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 50% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje RSW „Prasa-Książka-Ruch", Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw, ul. Towarowa 28, 00-958 Warszawa, konto PKO nr 1531-71, w terminach podanych dla prenumeraty krajowej. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **OGŁOSZENIA:** Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych, redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 23.IV.1976 r. Zam. 362. J-45.
INDEKS 37606

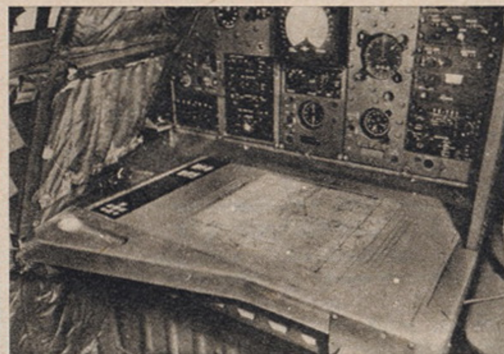
HUMOR NA LOTNISKU

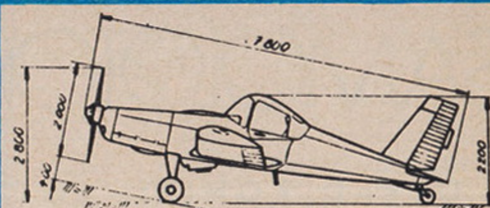
Wesołość na pokazach lotniczych we Francji wzbudził mały samolocik na kołach rowerowych, który hasał po lotnisku mając za sterami seniora lotnictwa.

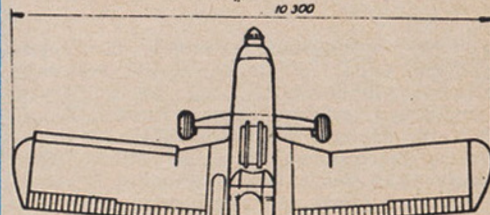


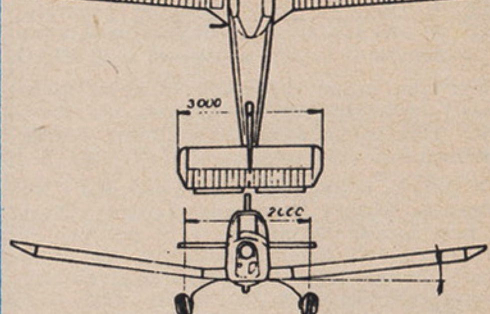
NAWIGATOR AUTOMATYCZNY

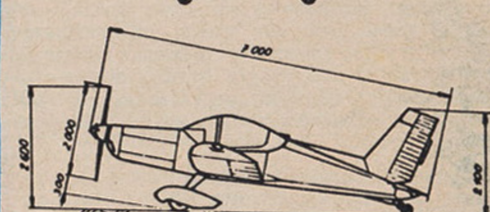
Hybrydowy komputer pokładowy sprzężony ze wskaźnikiem pokazuje nawigatorom wielkich samolotów transportowych ich aktualne położenie na mapie. System ten, niezależny od ziemi, działa z dokładnością rzędu 0,1%. Zespół map obejmuje 110 tablic o wymiarach 40 x 40 cm, które są przesuwane na rolkach. Zestaw taki obejmuje obszar operacyjny do 6000 x 6000 km. Podczas lotu można zmieniać zarówno zestaw map rolkowych jak i ich podziałkę (6 zakresów od 1 : 500 000 do 1 : 2 000 000). Punkt świetlny ma postać krzyża.

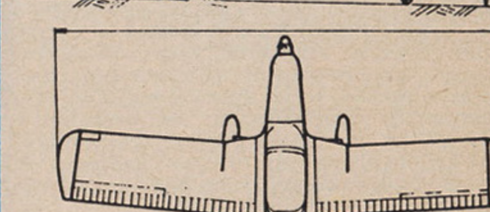


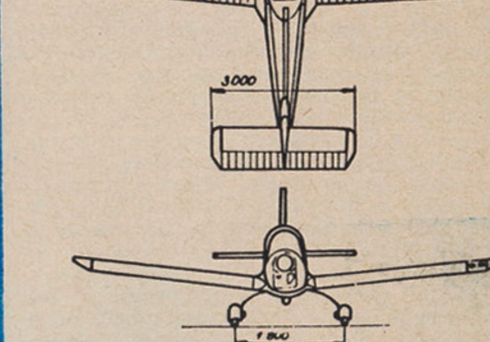


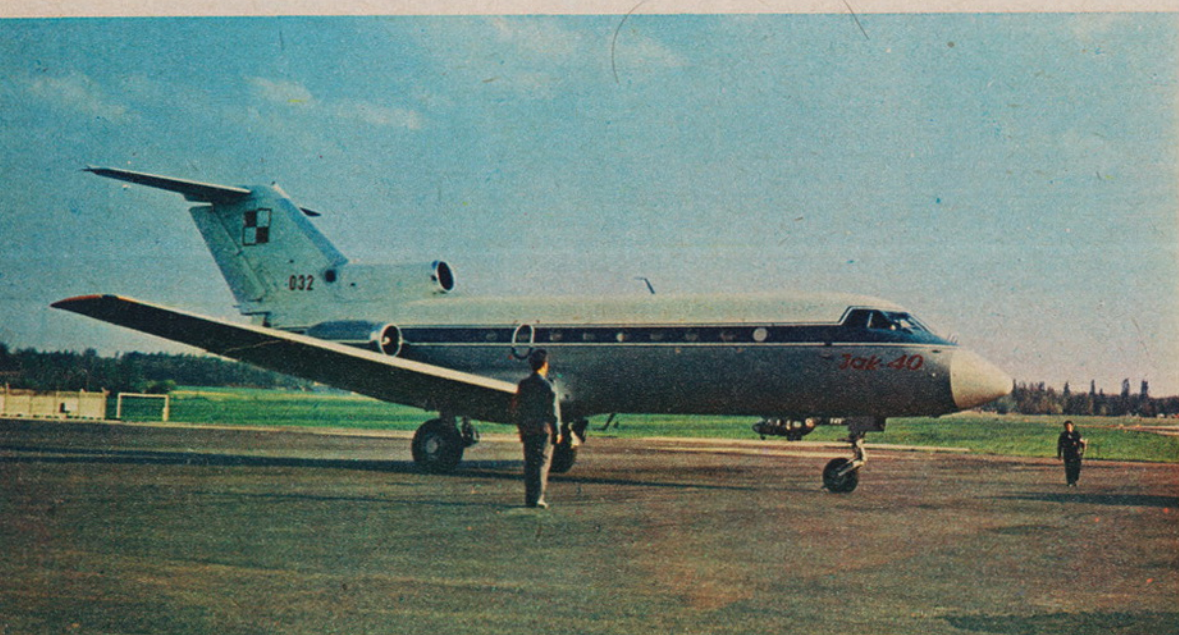












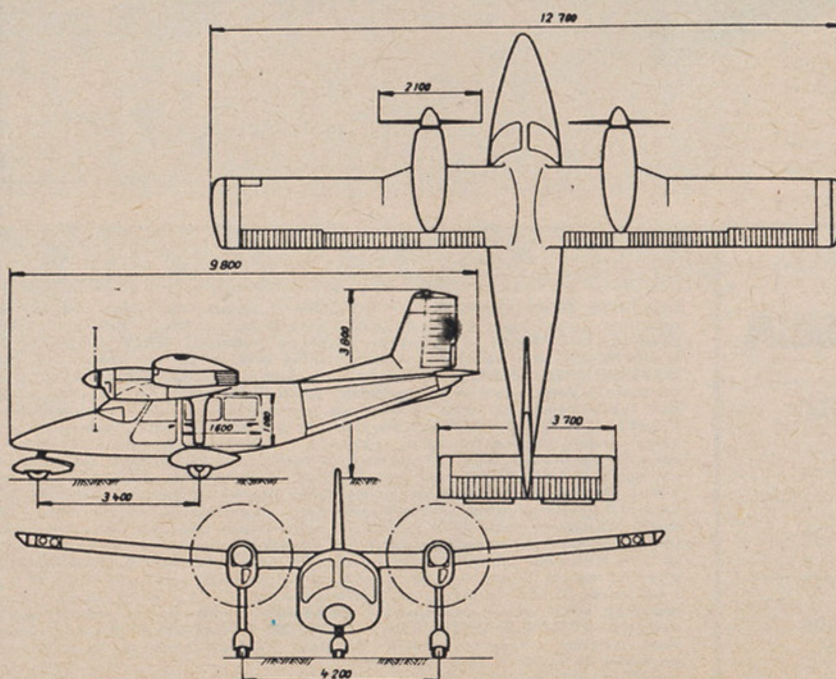
JAK-40

Na zdjęciu barwnym Piotra Słomy widzimy radziecki odrzutowy samolot pasażerski i dyspozycyjny Jak-40 w barwach lotnictwa polskiego.

NOWY MIĘŚNIOLOT

W Japonii został oblatany nowy mięśniolot Nihon NM-72 „Egret-1", zbudowany przez zespół uniwersytecki.

Rozpiętość — 22,7 m, długość — 7,4 m, wysokość — 2,9 m, pow. nośna — 28,5 m². Masa własna — 57 kg, masa całkowita — 117 kg. Prędkość lotu — 30 km/h. Konstrukcja: balsa + papier. Śmigło z przekładnią 1 : 2.



NIEZNANE PROJEKTY ZLINÓW

Na rysunkach pokazujemy nie znane dotąd projekty samolotów czechosłowackich zakładów lotniczych Moravan, znanych pod oznaczeniem Zlin, opracowane w ostatnim 10-leciu.

A więc kolejno od góry:

Mały samolot rolniczy Z-45 (zbiornik dla 500 l chemikaliów).

Jednomiejscowy samolot akrobacyjny Z-44 z silnikiem M-137A o mocy 180 KM.

Dwusilnikowy samolot dyspozycyjny Z-46 (rysunek z lewej).

Zdjęcia i rysunki: P. Pawlak, P. Słoma, „Letectví + Kosmonautika", „Der Flieger".